



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-15042021-226623
CG-MH-E-15042021-226623

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 170]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 12, 2021/चैत्र 22, 1943

No. 170]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 12, 2021/CHAITRA 22, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
आधिसूचना

मुख्य 24 मार्च 2021

सं. टीएमपी/49/2020-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशनुसार, शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क और परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना आधारित कार्यनिष्ठादान मानदंड के संशोधन के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
सं. टीएमपी/49/2020-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

कारम

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मार्च, 2021 के 16वें दिन पारित)

यह मामला शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क और परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना पर आधारित कार्यनिष्ठादान मानदंड के संशोधन के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से उसके पत्र सं. टीडी/टीएम/सामा-248/2858 दिनांक 20 अक्टूबर 2020 द्वारा प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 16 जून 2016 को जारी बर्थिंग नीति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/7/2017-पीपीटी दिनांक 3 अक्टूबर 2018 द्वारा पीपीटी में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में प्रोत्साहन/जुर्माना के आधार पर कार्यनिष्ठादान मानदंड अनुमोदित किया था। उक्त आदेश में स्टील/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना पर आधारित कार्यनिष्ठादान भी अनुमोदित किया था। उक्त आदेश 14 नवंबर 2018 को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 419 द्वारा अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश द्वारा, वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई थी।

2.2. तत्पश्चात् पीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/55/2019-पीपीटी दिनांक 20 फरवरी 2020 द्वारा प्रोत्साहन/जुर्माना पर आधारित कार्यनिष्ठादन मानदंड की वैधता 01 अप्रैल 2019 से 31 मार्च 2020 तक विस्तारित की गई थी। प्रोत्साहन/जुर्माना आधारित कार्यनिष्ठादन मानदंड की वसूली को शासित करने वाली कुछ टिप्पणियों में परिवर्तनों का प्रस्ताव भी किया था। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 221 द्वारा अधिसूचित किया गया था।

2.3. उसके बाद, इस आधार पर कि 2020-21 और आगे की अवधि के लिए शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना आधारित कार्यनिष्ठादन मानदंड पुनः तैयार किया जा रहा है, पीपीटी ने प्रोत्साहन/जुर्माना आधारित कार्यनिष्ठादन मानदंड की वैधता 01 अप्रैल 2020 से 30 सितंबर 2020 तक 6 माह की अवधि के लिए विस्तारित किए जाने की मांग की थी। दिया गया है कि पीपीटी के शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना पर आधारित मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड 31 मार्च 2020 को समाप्त हो गया था और पीपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव पर कार्यवाही के लिए अपेक्षित समय पर विचार करते हुए तथा 1 अप्रैल 2020 से योजना के समाप्त होने से बचाने के लिए, इस प्राधिकरण ने छह माह की अवधि अर्थात् 1 अप्रैल 2020 से 30 सितंबर 2020 के लिए पीपीटी के शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना आधारित मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड की वैधता अपने आदेश सं. टीएमपी/55/2019-पीपीटी दिनांक 01 जून 2020 द्वारा विस्तारित की थी। उक्त आदेश द्वारा, पीपीटी को 2020-21 और आगे की अवधि के लिए शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना के आधार पर कार्यनिष्ठादन मानदंड की समीक्षा करने के लिए अपना प्रस्ताव 30 जून 2020 तक दाखिल करने की सलाह भी दी गई थी।

3.1. इस परिषेध में, पीपीटी शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क और परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना के आधार पर कार्यनिष्ठादन मानदंड के संशोधन के लिए प्रस्ताव अपने पत्र सं. टीडी/टीएम/सामा-248/2858 दिनांक 20 अक्टूबर 2020 द्वारा लेकर आया था।

3.2. पीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 20 अक्टूबर 2020 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क और परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना पर आधारित कार्यनिष्ठादन मानदंड के लिए योजना 2020-21 और उससे आगे पीपीटी के सहयोगी अवसंरचना विकास और पूर्व कार्यनिष्ठादन को ध्यान में रखते हुए तैयार की गई है, जिसे न्यासी बोर्ड द्वारा 01-10-2020 को हुई अपनी बैठक में संकल्प सं. 62/2020-21 द्वारा न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया गया था। पीपीटी ने विषयक प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प की प्रति भेजी थी।
- (ii). चूंकि पारादीप पत्तन में शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क और परियोजन कार्गो के प्रहस्तन के मामले में प्रोत्साहन/जुर्माना आधारित मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड की वैधता 30-09-2020 को समाप्त हो गई थी और 1 अक्टूबर 2020 से योजना को समाप्त होने से बचाने के लिए, मौजूदा योजना की वैधता को संशोधित योजना के लागू होने तक विस्तारित किए जाने का अनुरोध किया गया था।
- (iii). पिछले तीन वर्षों के दौरान जीसीबी में परंपरागत रूप से प्रहसित पार्सलों, वसूल किए गए जुर्माना/दावा किए गए प्रोत्साहन पार्सलों के प्रतिशत और वसूल किए गए जुर्मानों की मात्रा तथा भुगतान किए गए प्रोत्साहन के बारे नीचे दिए गए हैं:-

(क). **जीसीबी में परंपरागत रूप से प्रहसित पोत/पार्सल:**

एफवाई	कुल प्रहसित पार्सल	प्रोत्साहन			जुर्माना		
		पार्सलों की सं.	प्रोत्साहन दिए गए धरे	राशि रु. करोड़ों में	पार्सलों की सं.	जुर्माना किए गए धरे	राशि रु. करोड़ों में
2017-18	993	459 (46%)	8870	3.10	534 (54%)	8547	2.99
2018-19	822	518 (63%)	7280	2.55	304 (37%)	3765	1.32
2019-20	478	338 (71%)	4293	1.50	140 (29%)	1361	0.48
कुल	2293	1315 (57%)	20443	7.16	978 (43%)	13673	4.79

(ख). **सीबी में अधियांत्रिक रूप से प्रहसित पोत/पार्सल:**

एफवाई	प्रोत्साहन			जुर्माना		
	पार्सलों की सं.	प्रोत्साहन दिए गए धरे	राशि रु. करोड़ों में	पार्सलों की सं.	जुर्माना किए गए धरे	राशि रु. करोड़ों में
2017-18	01	01	0.005	219	696	0.348
2018-19	71	96	0.048	223	388	0.194
2019-20	22	28	0.014	96	263	0.132
कुल	94	125	0.063	538	1347	0.674

(ग). आईओबी में अमियांत्रिक रूप से प्रहस्तित पोत/पार्सल:

एफवाई	प्रोत्साहन			जुर्माना		
	पार्सलों की सं.	प्रोत्साहन दिए गए घटे	राशि रु. करोड़ों में	पार्सलों की सं.	जुर्माना किए गए घटे	राशि रु. करोड़ों में
2017-18	-	-	-	65	290	0.145
2018-19	21	21	0.011	85	253	0.127
2019-20	38	55	0.028	107	272	0.136
कुल	59	76	0.038	275	815	0.408

(घ). उपर्युक्त से, यह देखा गया है कि पिछले तीन वर्षों 2017-2020 के दौरान, परंपरागत रूप से प्रहस्तित कुल 2293 पोतों में से, 57 प्रतिशत पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र थे और शेष 43 प्रतिशत पोतों ने जुर्माने का भुगतान किया था।

(ङ). वर्तमान प्रस्ताव तैयार करने के लिए, संदर्भ बिटु के रूप में विभिन्न क्रेन संयोजनों में उत्तम 70 प्रतिशत पार्सलों की औसत उत्पादकता पर विचार किया गया है। इस स्थिति में, 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादान करने वाले पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा मानदंड से उच्चतर है, कार्यनिष्ठादान मानदंड ऊर्ध्वरुखी संशोधन के लिए प्रस्तावित किया गया है और यदि 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादान करने वाले पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा मानदंड से कम रहता है तो मौजूदा कार्यनिष्ठादान मानदंड को बिना किसी संशोधन के बनाये रखा गया है। कार्यनिष्ठादान मानदंड के ब्योरे निम्नलिखित हैं:-

गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	एचएससी/जलयान क्रेन की सं.	मौसम		जलयान दिवस उत्पादकता (मीट. में) मानदंड				
				कोयला	फ्लक्स	कोक	लौह अयर्स्क/गुटिका	अन्य शुक्क बल्क
गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	2 अथवा अधिक	साफ	मौजूदा	22000	17400	15000	27000	22000
			70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादान	24937	25294	18881	24043	17171
		मानसून	प्रस्तावित	25000	25000	18500	27000	22000
			मौजूदा	20000	16000	14000	27000	20000
गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	1 एचएससी	साफ	प्रस्तावित	23000	23000	17000	27000	20000
			मौजूदा	15000	14000	12000	18000	15000
		मानसून	70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादान	17255	16873	13413	18763	13214
			प्रस्तावित	17000	16500	13000	18500	15000
गियरवाले (जी) पोत	4 जलयान क्रेने	साफ	मौजूदा	14000	13000	11000	18000	14000
			प्रस्तावित	15500	15000	12000	18500	14000
		मानसून	मौजूदा	14000	12000	10000	15000	13000
			प्रस्तावित	18346	15897	11447	21074	15410

(च). वर्ष 2019-20 के लिए जुर्माना और प्रोत्साहन की तुलना (प्रस्तावित मानदंड के सापेक्ष मानदंड)

पार्सल प्रकार	प्रवालित मानदंड		प्रस्तावित मानदंड	
	पार्सलों की सं.	कुल राशि (जीएसटी अतिरिक्त)	पार्सलों की सं.	कुल राशि (जीएसटी अतिरिक्त)
प्रोत्साहन	338 (70.71%)	15025500	240 (50.20%)	7283500
जुर्माना	140 (29.29%)	4763500	238 (49.80%)	8613500
कुल	478	10262000 (पीपीटी को राजस्व नुकसान)	478	1330000 (पीपीटी को राजस्व लाभ)

3.3. उपर्युक्त निवेदन के आधार पर, पीपीटी ने निम्नलिखित के लिए अनुमोदन मांगा था:

“1. परादीप पत्तन न्यास में शुक्क बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के मामले में प्रोत्साहन/जुर्माना आव्यारित कार्यनिष्ठादान मानदंड

1.1 परंपरागत ढंग से शुक्क बल्क प्रहस्तन हेतु कार्यनिष्ठादान मानदंड-
मौजूदा:

गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	एचएससी/जलयान क्रेन की सं.	मौसम (*)	जलयान दिवस उत्पादकता (मीट. में) मानदंड				
			कोयला	फ्लक्स	कोक	लौह अयर्स्क/गुटिका	अन्य शुक्क बल्क
गियररहित	2 अथवा अधिक	साफ (*)	22000	17400	15000	27000	22000

(जीएल)/गियरवाले (जी) पोत		मानसून (*)	20000	16000	14000	27000	20000
गियरहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	1 एचएमसी	साफ (*)	15000	14000	12000	18000	15000
		मानसून (*)	14000	13000	11000	18000	14000
गियरवाले (जी) पोत	4 जलयान क्रेन	साफ (*)	14000	12000	10000	15000	13000
		मानसून (*)	13000	11000	9000	15000	12000

प्रस्तावित:

गियरहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	एचएमसी/ जलयान क्रेन की सं.	मौसम (*)	जलयान दिवस उत्पादकता (मीट. में) मानदंड				
			कोयला	फ्लक्स	कोक	लौह अयरक/ गुटिका	अन्य शुक्र बल्क
गियरहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	2 अथवा अधिक	साफ (*)	25000	25000	18500	27000	22000
		मानसून (*)	23000	23000	17000	27000	20000
गियरहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	1 एचएमसी	साफ (*)	17000	16500	13000	18500	15000
		मानसून (*)	15500	15000	12000	18500	14000
गियरवाले (जी) पोत	4 जलयान क्रेन	साफ (*)	15000	13000	11000	18500	13500
		मानसून (*)	14000	12000	10000	18500	12000

(*) साफ मौसम: अक्तूबर से मई और मानसून मौसम: जून से सितंबर

“परंपरागत बर्थों में बहु प्रेषण/बहु पक्षों वाले बहु एचएमसी तथा गियर वाले पोतों के साथ परिचालित गियरहित पोतों के मामले में प्रोत्साहन तथा जुर्माना की गणना के लिए कार्यपद्धति

(1). बहु एचएमसी के साथ गियरहित पोत:

- (i). यदि 2 अथवा अधिक एचएमसी का समानान्तर परिचालन पोत के कुल परिचालन घंटों के 50 प्रतिशत के बराबर या अधिक होता है तो 2 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड लागू होंगे जिसमें 2 एमएचसी समानान्तरतः परिचालित की जाती हैं और 1 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड पोत के शेष परिचालन घंटे के लिए लागू होगा। उपर्युक्त मानदंड के साथ प्रहसित किए जाने की संभावना वाली कार्रा की मात्रा की गणना की जाएगी जिसकी सम्पूर्ण परिचालन घंटे के दौरान प्रहसित कार्रा की वास्तविक मात्रा से तुलना की जाएगी। प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से अधिक होती है और जुर्माना संग्रहीत किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से कम है। तदनुसार कम विराम/अतिविराम अवधि की गणना करने के लिए 1 एचएमसी हेतु लागू प्रोत्साहन/जुर्माना की दर अर्थात् 3500 प्रति घंटा अथवा उसका भाग से गुणा करते हुए गणना की जाएगी।

प्रस्तावित पद्धति			
पार्सल आकार (मीट. में)	39972		
घटक:	सी. कोयला		
पार्सल शुरूआत:	08-12-18 02:15		
पार्सल पूरा होना:	10-12-18 17.00		
वर्ध में विराम (घंटा):	62.75		
प्रयुक्त एचएमसी	2		
एचएमसी नियुक्ति (सं. में)	नियुक्ति की वास्तविक अवधि (समानान्तर परि घंटे)		
	लागू किया गया मानदंड		
	प्रहसित की जाने वाली पूर्वानुमानित मात्रा		

2	28.50	22000	26125
1	30.75	15000	19219
कुल परियोजना मात्रा (मी.ट.):	45344		
प्रहसित वास्तविक मात्रा (मी.ट.):	39972		
घटायें मात्रा (मी.ट.)	-5371.75		
1 एचएमसी मानदंड के सदर्म में दंडात्मक घटा	8.59		
जुर्माना राशि (₹)*	31500		

एन.बी. जुर्माना/प्रोत्साहन 1 एमएचसी मानदंड पर विचार करते हुए गणना किया जाएगा।

- (2). एमएचसी में परिचालन कर रहे बहु परेषण/बहुत पक्षों के कार्गो वाले गियर वाले पोतः

बहु परेषण/बहु पक्ष कार्गो वाले गियर वाले पोतों के मामले में एमएचसी का प्रयोग इस नीति के अधीन अनिवार्य बनाया गया है। ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंड 1 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे और 2 एमएचसी के लागू मानदंड 2 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे, जैसी भी स्थिति हो। यदि पत्तन किसी कारण से एचएमसी उपलब्ध करवाने में असमर्थ हो गियर वाले पोत के लिए लागू मानदंड पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना तदनुसार गणना किया जाएगा।

“एन.बी.:

(*) पोत के कुल परिचालन घंटे = लदाई को पूरा करने की तारीख और समय / उत्तराई परिचालन – लदाई/उत्तराई परिचालन की शुरुआत की तारीख और समय – पत्तन लेखा पर विराम समय (**)

(***) पत्तन लेखा पर विराम:

- क. पत्तन लेखा पर पोत का स्थानांतरण/वार्षिंग।
 ख. कठोर मौसम
 ग. क्रेनों की खराबी
 घ. परिचालनात्मक कारणों जैसे पीपीटी आवश्यकता के अनुसार अन्य एचएमसी का गुजरना के कारण एचएमसी का रोकना।

(*) किसी पोत में एक से अधिक एचएमसी लगाये जाने अथवा नहीं लगाये जाने पर टाइम्स्टेप ढाटा प्राप्त करने के लिए, तथ्यों का विवरण (एसओएफ) उल्लिखित किया जाएगा। एसओएफ से अपेक्षित ढाटा उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में, एचएमसी परिचालनात्मक रिकार्डों में उपलब्ध आंकड़ों की प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना के लिए परिकलन किया जाएगा।

1.2. परंपरागत ढंग से स्टील/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए कार्यनिष्ठादान मानदंड:-

कार्गो	वित्तीय वर्ष 2019-20 के लिए जलयान-दिवस उत्पादकता मानदंड (मी.ट. में)	वित्तीय वर्ष 2020-21 के लिए जलयान-दिवस उत्पादकता मानदंड (मी.ट. में)
एचआर कोइल और 5 टन से अधिक भार की अन्य इकाई	6000	
अन्य स्टील कार्गो (लेट, बार, बिलेट) और 5 टन अथवा उससे कम भार की ब्रेक बल्क कार्गो इकाई	2000	कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया गया है
परियोजना कार्गो	1000	

1.3. परंपरागत वर्थों में प्रहसित शुक्ष तथा ब्रेक बल्क अथवा परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन अथवा जुर्माना:

1.3.1 पोत की बर्थिंग से पहले ‘पोत योजना’ जमा करने के लिए स्टीमर एजेंट

1.3.2. पोत के विराम का विनिर्दिष्ट समय घटक के लिए निर्धारित कार्यनिष्ठादान मानदंड और वर्थ में विराम के दौरान पोत से कुल कार्गो उत्तराई/लदाई के आधार पर परिकलित किया जाएगा। उदाहरणार्थ, कोकिंग कोयला की 59,830 टन

दुलाई करने वाला पोत पोत के विराम का विनिर्दिष्ट समय 103 घंटे अर्थात् $59830 \text{ टन} \div 14000 \text{ टन प्रतिदिन} \times 24 \text{ घंटे} = 102.56 \text{ घंटे} = 103 \text{ घंटे होगा।}$

1.3.3 बर्थ में पोत के विराम के विनिर्दिष्ट समय से उच्चतर बर्थ में पोत के विराम के लिए ₹. 3500.00 प्रति घंटा अथवा उसका भाग जुर्माना और बर्थ में पोत के विराम के विनिर्दिष्ट समय से निम्नतर बर्थ में पोत के विराम के लिए ₹. 3500 प्रति घंटा अथवा उसका भाग का प्रोत्साहन।

1.3.4. यदि बर्थ में पोत का विराम विनिर्दिष्ट समय से 2 घंटे कम रहता है तो स्टीवडोर्स जुर्माना के मामले में ₹. 7000/- (₹. 3500*2) और विलोमतः स्टीवडोर्स के लिए उपलब्ध हैं।

यदि बर्थ में स्टीवडोर्स के लेखा पर पोत का विराम विनिर्दिष्ट समय से 2 घंटे कम रहता है तो स्टीवडोर्स जुर्माना के मामले में ₹. 7000/- (₹. 3500*2) और विलोमतः प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं।

1.3.5. परंपरागत बर्थों में बहु परेषणों/बहु पक्षों वाले बहु एचएमसी तथा गियर वाले पोतों के साथ परिचालित गियररहित पोतों के मामले में प्रोत्साहन तथा जुर्माना की गणना के लिए कार्यपद्धति।

1.3.5.1 बहु एचएमसी के साथ गियररहित पोत:

1.3.5.1.1. यदि 2 अथवा अधिक एचएमसी का समानान्तर परिचालन पोत के कुल परिचालन घंटों के 50 प्रतिशत के बराबर या अधिक होता है (*) तो 2 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड लागू होगा और तदनुसार प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना की जाएगी।

1.3.5.1.2. यदि 2 एमएचसी का समानान्तर परिचालन पोत के कुल परिचालन घंटे के 50 प्रतिशत से कम रहता है तो 2 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड उस दौरान लागू होंगे जिसमें 2 एमएचसी समानान्तरतः परिचालित की जाती हैं और 1 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड पोत के शेष परिचालन घंटे के लिए लागू होगा। उपर्युक्त मानदंड के साथ प्रहसित किए जाने की संभावना वाली कार्गो की मात्रा की गणना की जाएगी जिसकी सम्पूर्ण परिचालन घंटे के दौरान प्रहसित कार्गो की वास्तविक मात्रा से तुलना की जाएगी। प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से अधिक होती है और जुर्माना संग्रहीत किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से कम है। तदनुसार कम विराम/अतिविराम अवधि की गणना करने के लिए 1 एचएमसी हेतु लागू प्रोत्साहन/जुर्माना की दर अर्थात् 3500 प्रति घंटा अथवा उसका भाग से गुणा करते हुए गणना की जाएगी।

1.3.5.2. एमएचसी में परिचालन कर रहे बहु परेषण/बहु पक्षों के कार्गो वाले गियर वाले पोत:

बहु परेषण/बहु पक्ष कार्गो वाले गियर वाले पोतों के मामले में एमएचसी का प्रयोग इस नीति के अधीन अनिवार्य बनाया गया है। ऐसे मामलों में 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंड 1 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे और 2 एमएचसी के लागू मानदंड 2 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे, जैसी भी स्थिति हो। यदि पत्तन किसी कारण से एचएमसी उपलब्ध करवाने में असमर्थ हो गियर वाले पोत के लिए लागू मानदंड पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना तदनुसार गणना किया जाएगा।

टिप्पणी:

(*) पोत के कुल परिचालन घंटे = लदाई/उत्तराई परिचालन के पूरा होने की तारीख और समय / उत्तराई - लदाई/उत्तराई परिचालन की शुरुआत की तारीख और समय – पत्तन लेखा पर विराम समय/नीचे 1.3.6 के अधीन

1.3.5.3. किसी पोत में एक से अधिक एचएमसी लगाये जाने अथवा नहीं लगाये जाने पर टाइम्स्टेप डाटा प्राप्त करने के लिए तथ्यों का विवरण (एसओएफ) उल्लिखित किया जाएगा। एसओएफ से अपेक्षित डाटा उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में, एचएमसी परिचालनात्मक रिकार्डों में उपलब्ध आंकड़ों की प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना के लिए परिकलन किया जाएगा।

1.3.6. उस अवधि के लिए जिसमें पोत परिचालन निम्नलिखित के कारण प्रभावित होता है, सीमित पत्तन संबंधित अथवा मौसम संबंधित मुद्रदे परंपरागत बर्थों में शुष्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रोत्साह/जुर्माना योजना पर पहुंचने के लिए बर्थ में पोत के विराम के वास्तविक समय से घटाई जाएगी:

(क). पत्तन द्वारा बर्थ में उपलब्ध करवाई जाने वाली खराब/क्रेनों की अनुपलब्धता।

(ख). तथ्यों के विवरण (एसओएफ) में यथा निर्दिष्ट बरसात और खराब मौसम।

- (ग). अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) को कार्गो के मैनुअल स्थानांतरण के कारण विदेशी सामग्री।
- (घ). पत्तन के लेखा पर पोत का स्थानांतरण।
- (ङ). पत्तन के लेखा पर नौचालन के लिए पोत के तैयार होने में कोई विलंब अर्थात् पाइलट/टग अनुपलब्धता और ज्ञारभाटा परिस्थितियाँ।
- (च). उपर्युक्त (क) से (ङ) से इतर किन्हीं कारणों से कार्य के रुकने के कारण लगने वाला समय कार्यनिष्ठादन मानदंडों की गणना के लिए बोर्ड के अनुमोदन से अलग रखा जाएगा।

- 1.3.7. चूंकि पत्तन द्वारा कोयले के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरों को लाइसेंस जारी किए जाते हैं और कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोर पत्तन संसाधन की मांग करते हैं, इसलिए स्टीवडोर प्रोत्साहन प्राप्त करेंगे तथा जुर्माना भी वहन करेंगे।
- 1.3.8. गियरवाले पोतों से कार्गो की लदाई/उत्तराई के पूरा होने तक सभी क्रेनों का परिचालन करने की उमीद की जाती है। ऐसे गियरवाले पोत जो जलयान क्रेनों की खराबी अथवा क्रेन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से कार्गो लदाई/उत्तराई परिचालनों के लिए सभी अथवा किसी जलयान क्रेन को नियुक्त करने में असमर्थ रहते हैं, पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक जलयान गियरों को परिचालनात्मक बनाये जाने तक हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) नियुक्त करने के लिए जिम्मेदार है।
- 1.3.9. यदि किसी कारण से पोत गियरों की अनुपूर्ति के लिए गियरे वाले पोत लदाई/उत्तराई परिचालन में एचएमसी करते हैं, गियरवाले पोतों पर लागू उत्पादकता मानदंड ऐसे पोतों के उत्पादकता मानदंडों के रूप में विचार किया जाएगा।
- 1.3.10. बेहतर कुशलता अर्जित करने के लिए बहु एमएसी का उपयोग करने वाले पोतों की स्थिति में, प्रोत्साहन/जुर्माना 13.5 के अधीन निर्धारित गणना की पद्धति के अनुसार परिगणित किया जाएगा।
- 1.3.11. जहाँ पोत निर्धारित उत्पादकता मानदंड अर्जित नहीं करता है, पीपीटी के पास उपर्युक्त निर्धारित दर पर जुर्माना प्रभार, यदि कोई हो, की वसूली के अलाव जलयान की लागत और जोखिम पर लंगराह को पोत के स्थानांतरण का अधिकार सुरक्षित है।
- 1.3.12. उपर्युक्त प्रोत्साहन/जुर्माना मौजूदा अभियांत्रीकृत सुविधाओं के कारण आईपीटी डम्परों के आवागमन में अवरोध और कम घाट क्षेत्र पर विचार करते हुए पोत क्रेन के साथ सीक्यू-3 और आईओबी में मैनुअली परिचालन करने वाले पोतों के मामले में लागू नहीं होगा।
- 1.3.13. पीपीटी ट्रैमासिक आधार पर उत्पादकता मानदंडों की समीक्षा करे और मंत्रालय द्वारा जारी महापत्तनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए बोर्डिंग नीति, 2016 में यथा विनिर्दिष्ट स्थानीय शर्तों तथा पूर्व कार्यनिष्ठादन आदि के आधार पर ऐसे संबोधित करे, यदि अपेक्षित हो।
- 1.3.14. साफ मौसम के दौरान परंपरागत रूप से प्रहस्ति शुष्क बल्क कार्गो के मामले में खंड 1.1 में यथा विनिर्दिष्ट कार्यनिष्ठादन मानदंड और परंपरागत रूप से प्रहस्ति ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में खंड 1.2 में यथा विनिर्दिष्ट कार्यनिष्ठादन मानदंड 15 जनवरी 2017 से लागू होंगे।
- 1.3.15. मानसून के दौरान परंपरागत रूप से प्रहस्ति शुष्क बल्क कार्गो के मामले में खंड 1.1 में यथा विनिर्दिष्ट कार्यनिष्ठादन मानदंड 01 जून 2017 से लागू किया जाएगा।
- 1.3.16. खंड 1.3 में यथा विनिर्दिष्ट दंडात्मक/प्रोत्साहन मानदंड 15 जनवरी 2017 से लागू किया जाएगा।
- 1.3.17. पीपीटी द्वारा परिचालित अभियांत्रिक बर्डों अर्थात् सीबी 1, सीबी 2 और आईओबी में पोतवणिकों/निर्यातों द्वारा स्टीवडोर नियुक्त नहीं किए जाते हैं। जहाँ तक प्रभारों के भुगतान का संबंध है, स्टीमर एजेंट्स पोत संबोधित प्रभारों के लिए भुगतान करता है और संबद्ध पोतवणिक/निर्यातक कार्गो संबोधित प्रभारों के लिए भुगतान करेंगे। इन बर्डों पर, उत्पादकता मुख्यतः पोतों की क्षमता की डिल्वास्टिंग, पोत द्वारा स्थीकृत लदाई दर, हैवों को खोलने के लिए लगा समय, हैव प्रभारों की संख्या और डुबाव जांच आदि पर निर्भर करता है और इसलिए प्रोत्साहन का भुगतान करने और स्टीमर एजेंटों से जुर्माने की वसूली करने का निर्णय लिया गया है।

1.4. अभियंत्रीकृत कोयला वर्थों सीबी 1 और सीबी 2 में कार्यरत पोतों के लिए कार्यनिष्पादन, प्रोत्साहन तथा जुर्माना मानदंड

1.4.1. निकासी तथा लदाई के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड

क्रमांक	गतिविधि	वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारंभिक दुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित वर्धिंग (मेड फारस्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक		
	(i). वर्तमान तटीय पोत (अधिकृत पहले से परिवर्तित)	60 मिनट	
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट	
(ख)	डिलाइस्टिंग के लिए अनुमत समय		
	(i). बेनामेक्स पोत	शून्य	
	(ii). हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स	1 घंटा	
(ग)	हैच परिवर्तन के लिए लगने वाले समय की संख्या		
	(i). बेनामेक्स पोत	हैचों की स. X 2 + 1	कोई परिवर्तन नहीं
	(ii). हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोत	हैचों की स. X 2 + 1	
(घ)	दुबाव जांच के लिए अनुमत समय (2 बार दुबाव जांच)	1 घंटा	
(ङ)	लदाई के पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा	

1.4.2 औसत लदाई दर के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड

क्रमांक	पोत प्रकार	वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंड
		(ल) प्रति घंटा	(ल) प्रति घंटा
(क).	(i) बेनामेक्स पोत	3000	कुल लदाई मात्रा/तगा समय (पूरा करने के लिए वर्धिंग)
	(ii) हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोत	2500	

1.4.3 14.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्पादन मानदंड अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
(क)	लदाई निकासी के लिए लगे अधिक समय के लिए जुर्माना, डिलाइस्टिंग, अंतिम दुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट अन्य निकासियों के लिए लेवी।	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
(ख)	उपर्युक्त 14.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदंडों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए	
(ग)	उपर्युक्त मद 14.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त दुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए	कोई परिवर्तन नहीं

1.4.4. 14.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंड अर्जित करने के लिए प्रोत्साहन

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए		वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए	
		समय	दर	समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पेनामेक्स पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	₹. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग घटाव उपर्युक्त गति-विधियों के लिए लगा समय	कोई परिवर्तन नहीं	
(ख)	मौजूदा तटीय हैंडीमेक्स /सुप्रा पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (डिलारिंग) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	4 घंटे			
(ग)	मौजूदा विदेशगामी पेनामेक्स पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = (लदाई निकासी समय: 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (डिलारिंग) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे			
(घ)	मौजूदा विदेशगामी हैंडीमेक्स /सुप्रा पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = (लदाई निकासी समय: 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (डिलारिंग) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	4 घंटे			

टिप्पणियां:

- (i). पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र है, यदि 14.2 पर विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित की जाती है।
- (ii). प्रोत्साहन योजना अप-टॉपिंग पोतों के लिए लागू नहीं है।

1.5. कोयला लदाई के लिए अभियन्त्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आइओबी) में कार्य कर रहे पोतों के लिए कार्यनिष्ठादान, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड

1.5.1 निकासी और लदाई के लिए कार्यनिष्ठादान मानदंड

क्र.सं.	गतिविधि	वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारम्भिक दुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक		कोई परिवर्तन नहीं
	(i). वर्तमान तटीय पोत	60 मिनट	
	(अर्थात् पहले से परिवर्तित)		
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट	
(ख)	डिलारिंग के लिए अनुमत समय	शून्य	
(ग)	हैच बदलने में लगने वाले समय की सख्त्या		
	(i). पेनामेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1	
	(ii). हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1	
(घ)	दुबाव जांच के लिए अनुमत समय (2 बार दुबाव जांच)	1 घंटा	
(ङ)	लदाई के पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा	
(ञ)	सकल जलयान दिवस आउटपुट (ठन प्रति दिन) (लदाई पूर्ण समय – लदाई शुरूआत समय – पत्तन लेखा पर विराम, और बरसात/एसओएफ के रूप में खराब मौसम	24000 टीपीडी	

1.5.2 15.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों को अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

	वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
(क)	लदाई निकासी के लिए लगे अधिक समय के लिए जुर्माना, डिलारिंग, अंतिम दुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट	₹. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग

	अन्य निकासियों के लिए लेवी।		
(ख)	उपर्युक्त 1.5.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदण्डों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए	
(ग)	उपर्युक्त मद 1.5.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त दुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए	

1.5.3 1.5.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्पादन मानदण्डों को अर्जित करने के लिए प्रोत्साहन

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदण्ड		वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदण्ड	
		समय	दर	समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	2 घंटे	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग घटाव उपर्युक्त गति-विधियों के लिए लगा समय	कोई परिवर्तन नहीं	
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे			

टिप्पणियाँ:

(i) पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र होता है, यदि 1.5.1.(च) में विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित किया जाता है।

1.6. लौह अयस्क लदाई के लिए अभियन्त्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईआईबी) में कार्य कर रहे पोतों के लिए कार्यनिष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदण्ड

1.6.1 निकासी तथा लदाई के लिए कार्यनिष्पादन मानदण्ड

क्र.सं.	गतिविधि	वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदण्ड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदण्ड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारंभिक दुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक		कोई परिवर्तन नहीं
	(i). वर्तमान तटीय पोत	60 मिनट	
	(अर्थात् पहले से परिवर्तित)		
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट	
(ख)	डिल्लारिंग के लिए अनुमत समय	शून्य	
(ग)	हैच बदलने में लगने वाले समय की संख्या		
	(i). पेनामेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1	
	(ii). हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1	
(घ)	दुबाव जांच के लिए अनुमत समय (2 बार दुबाव जांच)	1 घंटे	
(ङ)	ट्रिमिंग के लिए स्टीकर्ट समय	4 घंटे	
(च)	लदाई के पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	30 मिनट (0.50 घंटा)	
(छ)	सकल जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति दिन) (लदाई पूर्ण समय – लदाई शुरुआत समय – पत्तन लेखा पर विराम, और बरसात/एसओएफ के रूप में खुराब मौसम	42000 टीपीडी	

1.6.2 1.6.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्पादन मानदण्डों को अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदण्ड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदण्ड
(क)	लदाई निकासी के लिए लगे अधिक समय के लिए जुर्माना, डिल्लारिंग, अंतिम दुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट अन्य निकासियों के लिए लेवी।	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग	कोई परिवर्तन नहीं

(ख)	उपर्युक्त 1.6.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदंडों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए	
(ग)	उपर्युक्त मद 1.6.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त दुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए	
(घ)	उपर्युक्त 1.6.1 (ङ) में विनिर्दिष्ट समय मानदंड की अधिकता में ट्रिमिंग के लिए लगने वाले अतिरिक्त समय के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रति घटा अथवा उसका भाग	

1.6.3 1.6.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंड की उपलब्धि के लिए प्रोत्साहन

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड		वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
		समय	दर	
(क)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 1 घटा (लदाई निकासी समय) : 1 घटा (लदाई निकासी समय) + 1 घटा (दुबाव जांच) + 4 घटे (ट्रिमिंग) + 30 मिनट (अतिम निकासी पूरी करने के लिए)	6 घटे 30 मिनट	रु. 5000/- प्रति घटा अथवा उसका भाग उपर्युक्त गतिविधियों के लिए लगने वाले कम समय के लिए	कोई परिवर्तन नहीं
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 1 घटा 30 मिनट (लदाई निकासी समय + 1 घटा (दुबाव जांच) + 4 घटे (ट्रिमिंग) + 30 मिनट (अतिम निकासी पूरी करने के लिए)	6 घटे 30 मिनट		

टिप्पणियां :

- (i) पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं, यदि 16.1 (छ) में विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित की जाती है।

1.7. लौह गुटिकाओं की लदाई के लिए असियंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में कार्य कर रहे पोतों के लिए प्रोत्साहन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड

1.7.1 निकासी और लदाई के लिए कार्यनिष्ठादान मानदंड

क्र.सं.	गतिविधि	वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारंभिक दुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित बर्थिंग (मेड फार्स्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक		कोई परिवर्तन नहीं
	(i). वर्तमान तटीय पोत	60 मिनट	
	(अर्थात् पहले से परिवर्तित)		
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट	
(ख)	डिल्लास्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य	
(ग)	हैच बदलने में लगने वाले समय की संख्या		
	(i). पेनामेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1	
	(ii). हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1	
(घ)	ट्रिमिंग के लिए स्वीकृत समय	1 घटा	
(ङ)	लदाई के पूरा होने के समय से अतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घटा	
(च)	सकल जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति दिन) (लदाई पूर्ण समय – लदाई शुरुआत समय – पत्तन लेखा पर विराम, और बरसात/एसओएफ के रूप में खराब मौसम)	42000 टीपीडी	

1.7.2 1.7.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों को अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
(क)	लदाई निकासी के लिए लगे अधिक समय के लिए जुर्माना, डि-ब्लास्टिंग, अंतिम दुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट अन्य निकासियों के लिए लेवी।	₹. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
(ख)	उपर्युक्त 1.7.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदंडों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	₹. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए	कोई परिवर्तन नहीं
(ग)	उपर्युक्त मद 1.7.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त दुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	₹. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए	

1.7.3 1.7.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों को अर्जित करने के लिए प्रोत्साहन

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
		समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल स्थैकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	₹. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग घटाव उपर्युक्त गति-विधियों के लिए लगा समय
(ख)	मौजूदा विदेशासी पोत के लिए कुल स्थैकृत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	

टिप्पणियां:

- (i). पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र होता है, यदि 1.7.1 (च) में विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित की जाती है।

1.8. घाट 1.8.1 से कार्गो की निकासी नहीं करने के लिए जुर्माना योजना

		वित्तीय वर्ष 2019–20 के लिए मौजूदा मानदंड	वित्तीय वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित मानदंड
क.	पोत के नौवालन से 4 घंटे बाद घाट से कार्गो की निकासी नहीं करने के लिए जुर्माना	₹. 3500/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग	कोई परिवर्तन नहीं

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 20 अक्टूबर 2020 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेष्ट की गई थी। पारादीप पॉर्ट स्टीवलोर्स एसोसिएशन (पीपीएसए) के सिवाय किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थी। पीपीएसए की टिप्पणियां अपने पत्र दिनांक 15 नवंबर 2020 और 15 दिसंबर 2020 द्वारा पीपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेष्ट की गई थीं। पीपीटी ने अपने इमेलों दिनांक 17 दिसंबर 2020 और 9 जनवरी 2021 द्वारा प्रतिसाद दिया था।

5. पीपीटी प्रस्ताव की प्राथमिक संवेदन्धा के आधार पर, पत्र दिनांक 18 दिसंबर 2020 द्वारा पीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। पीपीटी ने अपने इमेल दिनांक 9 जनवरी 2021 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर पीपीटी के उत्तर नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	पीपीटी का उत्तर
(i).	पीपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 20 अक्टूबर 2020 के भाग अनुलग्नक-IV में मौजूदा अनुमोदित कार्यनिष्ठादान मानदंड, 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादान और बृहत् शुष्क बल्क कार्गो समूहों अर्थात् कोयला फलक्स, कोक, लौह अयस्क/गुटिट्काएं और अन्य शुष्क बल्क के लिए प्रस्तावित मानदंड दर्शाते हुए विवरण भेजा है। प्रस्ताव के साथ संलग्न बोर्ड की कार्यसूची का अवलोकन करने पर, यह उल्लेख किया देखा गया है कि विभिन्न समूहों अर्थात् (विभिन्न क्रेन संयोजन) के उत्तम 70 प्रतिशत पार्सलों की औसत उत्पादकता को मानदंडों के प्रस्तावित संशोधन के लिए संदर्भ में लिया गया था। यदि 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादान पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा	

	मानदंडों से अधिक रहती है तो कार्यनिष्ठादन मानदंडों में ऊर्ध्वरुखी प्रस्तावित किया गया है, और यदि 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा मानदंडों से कम रहती है तो कार्यनिष्ठादन मानदंड बिना किसी संशोधन के बनाये रखने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में, पीपीटी निम्नलिखित सूचना / स्पष्टीकरण भेजे—																					
(क).	70 प्रतिशत पर उत्तम कार्यनिष्ठादन पर विचार करने तथा किसी अन्य उच्च कार्यनिष्ठादन पर विचार नहीं करने का आधार स्पष्ट करें।	<p>एमओएस ने बीसीजी (परियोजना उन्नति) के नीति पत्र का समर्थन करते हुए अपने पत्र सं. पीडी-25021/14/2016-पीडी-II दिनांक 21-04-2016 द्वारा सुझाव दिया था कि मानदंडों को निर्धारित मानदंड के 60 प्रतिशत-70 प्रतिशत की उपलब्धि तक बढ़ाया जाए।</p> <p>टीएमपी ने मामला सं. टीएमपी/79/2017-पीपीटी द्वारा सुझाव दिया था कि पीपीटी अवसरचनात्मक बॉटलनेक्स के सुधार और पोतों के 70 प्रतिशत द्वारा उत्पादकता मानदंडों उपलब्धि पर नया उत्पादकता मानदंड दाखिल कर सकता है।</p> <p>जनवरी 2017 (शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लिए उत्पादकता मानदंडों के कार्यान्वयन की तारीख) से अवधि के दौरान, पीपीटी ने कई अवसरचनात्मक विकास कार्य जैसे सङ्करों को चौड़ा करना/कंक्रीट की बनाना, अतिरिक्त लाइटिंग टॉवर खापित करते हुए रोशनीकरण का सुधार, पानी ड्रेनों को चौड़ा करना आदि किए गए हैं। पूरी की गई परियोजनाओं की विस्तृत सूची पीपीटी द्वारा भेजी गई है।</p> <p>शुष्क बल्क कार्गो की ढुलाई करने वाले विभिन्न पोतों द्वारा अर्जित उत्पादकता मानदंडों पर आंकड़े नीचे दिए गए हैं—</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वित्तीय वर्ष</th> <th>पार्सल की कुल सं.</th> <th>कार्यनिष्ठादन मानदंड को पूरा करने वाले पार्सल (प्रोत्साहन प्रदाता)</th> <th>कार्यनिष्ठादन मानदंड को पूरा नहीं करने वाले पार्सल (दावित)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017-18 *</td> <td>993</td> <td>46 %</td> <td>54 %</td> </tr> <tr> <td>2018-19</td> <td>822</td> <td>63 %</td> <td>37 %</td> </tr> <tr> <td>2019-20</td> <td>478</td> <td>71 %</td> <td>29 %</td> </tr> <tr> <td>2020-21 (जुलाई-सितंबर) अस्थायी</td> <td>145</td> <td>73 %</td> <td>29 %</td> </tr> </tbody> </table>	वित्तीय वर्ष	पार्सल की कुल सं.	कार्यनिष्ठादन मानदंड को पूरा करने वाले पार्सल (प्रोत्साहन प्रदाता)	कार्यनिष्ठादन मानदंड को पूरा नहीं करने वाले पार्सल (दावित)	2017-18 *	993	46 %	54 %	2018-19	822	63 %	37 %	2019-20	478	71 %	29 %	2020-21 (जुलाई-सितंबर) अस्थायी	145	73 %	29 %
वित्तीय वर्ष	पार्सल की कुल सं.	कार्यनिष्ठादन मानदंड को पूरा करने वाले पार्सल (प्रोत्साहन प्रदाता)	कार्यनिष्ठादन मानदंड को पूरा नहीं करने वाले पार्सल (दावित)																			
2017-18 *	993	46 %	54 %																			
2018-19	822	63 %	37 %																			
2019-20	478	71 %	29 %																			
2020-21 (जुलाई-सितंबर) अस्थायी	145	73 %	29 %																			

* नीति की शुरुआत की तारीख 15-01-2017 थी।

पिछले 3 वित्तीय वर्षों के दौरान, पीपीटी ने जुर्माने के रूप में संग्रहीत रु. 4.79 करोड़ के मुकाबले रु. 7.16 करोड़ प्रोत्साहन का भुगतान किया था।

चूंकि, 70 प्रतिशत से अधिक पार्सलों ने उत्पादकता मानदंड अर्जित किए थे और कई अवसरचनात्मक विकास कार्य इस बीच पूरे किए गए हैं, मानदंडों को बढ़ाना उपयुक्त महसूस किया गया था। इस संबंध में, पत्तन द्वारा सभी शुष्क बल्क कार्गो पोतों के कार्यनिष्ठादन की संवीक्षा की गई थी। यह देखा गया था कि कोयला, चूनापथर और अन्य फलक्स सामग्री की ढुलाई करने वाले कई पोतों ने बड़े माजिन द्वारा कार्यनिष्ठादन मानदंड एक्सेल किए थे और प्रोत्साहन की की हफ्टी राशि अर्जित की थी। उसी समय, इस श्रेणी में कुछ पोत यह मानदंड अर्जित नहीं कर पाया था और जुर्माने का भुगतान किया था, मुश्यतः उनकी परिचालनात्मक अक्षमताओं के कारण। विशेष श्रेणी में, जैसे 2 एचएमसी के साथ लौह अयस्क, कई पोत मानदंड अर्जित नहीं कर सके थे।

विस्तृत विवेचन करने के बाद और समग्र विचार-विमर्श करते हुए, नया मानदंड निर्धारित करने के लिए यार्ड स्टिक के रूप में उत्तम 70 प्रतिशत पोतों की औसत उत्पादकता लेने का निर्णय किया गया था। इस बात की तारीफ की जानी चाहिए

		<p>कि उत्तम कार्यनिष्ठादन पोतों के 70 प्रतिशत की औसत उत्पादकता बिल्कुल अर्जित—योग्य है और तार्किक यार्डस्टिक है क्योंकि यह संपूर्ण जनसंख्या के 70 प्रतिशत का प्रतिनिधित्व करता है।</p> <p>इसलिए इसके मददेनजर, पीपीटी ने उत्पादकता मानदंड को बढ़ाने के लिए 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन पासलों की औसत पर विचार किया था।</p>																																										
(ख).	<p>पीपीटी सामान्यतः 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन के स्तर की तुलना में उच्चतर मानदंड का प्रस्ताव किया देखा गया है। तथापि, नीचे दी गई तालिका के अनुसार गियर वाले पोतों (जलयान क्रेनों) के मामले में, प्रस्तावित मानदंड 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन मानदंड से कम रखना देखा गया है। पीपीटी 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन के स्तर पर उक्त प्रस्तावित मानदंडों की समीक्षा और संशोधन करें।</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="6">गियर वाले (जी) पोत</th> </tr> <tr> <th colspan="6">फेयर सीजन</th> </tr> <tr> <th>मौजूदा</th> <th>कोयला</th> <th>फलक्स</th> <th>कोक</th> <th>लौह अयस्क</th> <th>अन्य शुष्क बल्क</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14000</td> <td>12000</td> <td>10000</td> <td>15000</td> <td>13000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>70 प्रतिशत उत्तम कार्य-निष्ठादन</td> <td>18346</td> <td>15897</td> <td>11447</td> <td>21074</td> <td>15410</td> </tr> <tr> <td>प्रस्तावित मानदंड</td> <td>15000</td> <td>13000</td> <td>11000</td> <td>18500</td> <td>13500</td> </tr> <tr> <td>अंतर</td> <td>3346 (-18%)</td> <td>2897 (-18%)</td> <td>447 (-4%)</td> <td>2574 (-12%)</td> <td>1910 (-12%)</td> </tr> </tbody> </table>	गियर वाले (जी) पोत						फेयर सीजन						मौजूदा	कोयला	फलक्स	कोक	लौह अयस्क	अन्य शुष्क बल्क	14000	12000	10000	15000	13000		70 प्रतिशत उत्तम कार्य-निष्ठादन	18346	15897	11447	21074	15410	प्रस्तावित मानदंड	15000	13000	11000	18500	13500	अंतर	3346 (-18%)	2897 (-18%)	447 (-4%)	2574 (-12%)	1910 (-12%)	<p>प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड तैयार करने के लिए उत्तम 70 प्रतिशत पासलों पर विचार करते हुए, गियर वाले पोतों के मामले में विप्पन का सामना करना पड़ा था जहां उत्तम 70 प्रतिशत कार्यनिष्ठादन पोत के औसत उत्पादकता मानदंड 1 एचएमसी समूह के लिए औसत उत्पादकता मानदंड को पार करता है। इस प्रकार के परिचालनों की उत्पादकता (जलयान क्रेन के साथ एचएमसी) 1 एचएमसी मानदंड से अधिक है। यह बेहतर उत्पादकता अर्जित करने और पोत की तेज वापिसी के लिए अनुपूरक के रूप में कुछ गियर वाले पोतों, जलयान क्रेन के साथ कार्य करने वाली एचएमसी, कई मामलों में हुआ था। गियर वाले पोत के मामले में अर्जित उत्पादकता पोतों के गियरों की उत्पादकता का प्रतिनिधित्व नहीं करता है क्योंकि एचएमसी आंशिक रूप से विनियुक्त किए गए थे। इसलिए पीपीटी ने जलयान क्रेन मानदंड का प्रस्ताव किया था, जोकि 1 एचएमसी मानदंड से कम है।</p> <p>प्राधिकरण से अनुरोध है कि उपर्युक्त पहलु का पूरा ज्ञान होना चाहिए और पतन द्वारा यथा प्रस्तावित इस श्रेणी के लिए मानदंड पर विचार करें।</p>
गियर वाले (जी) पोत																																												
फेयर सीजन																																												
मौजूदा	कोयला	फलक्स	कोक	लौह अयस्क	अन्य शुष्क बल्क																																							
14000	12000	10000	15000	13000																																								
70 प्रतिशत उत्तम कार्य-निष्ठादन	18346	15897	11447	21074	15410																																							
प्रस्तावित मानदंड	15000	13000	11000	18500	13500																																							
अंतर	3346 (-18%)	2897 (-18%)	447 (-4%)	2574 (-12%)	1910 (-12%)																																							
(ग).	मानसून मौसम के मामले में 2017–18 से 2019–20 तक की अवधि के लिए सुविचारित 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन संबंधी सूचना भेजें।	मानसून मौसम के मामले में 2017–18 से 2019–20 तक की अवधि के लिए सुविचारित 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन संबंधी सूचना पीपीटी द्वारा भेजी गई है।																																										
(घ).	कुछ घटक समूहों जैसे गियररहित अथवा गियर वाले पोतों (2 या उपर्युक्त) द्वारा प्रहसित लौह अयस्क/गुटिटकाएं और गियर वाले पोतों (1 एचएमसी) द्वारा प्रहसित किए जा रहे शुष्क बल्क कार्गो के मामले में वर्तमान में निर्धारित कार्यनिष्ठादन मानदंडों को अर्जित नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।	मूलतः कार्गो समूह मुख्यतः लौह अयस्क/लौह अयस्क गुटिटकाओं का समूह निर्यात कार्गो के अधीन आ रहे हैं जिन्हें जलयानों पर लादा जाता है।																																										
(ii).	पीपीटी ने मौजूदा अनुमोदित कार्यनिष्ठादन मानदंड, 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन और बृहत् शुष्क बल्क कार्गो समूहों अर्थात् कोयला, फलक्स, कोक, लौह अयस्क/गुटिटकाओं और अन्य शुष्क बल्क दर्शाते हुए विवरण भेजा था। तथापि, ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में पतन द्वारा ऐसी कोई सूचना नहीं भेजी गई है। पीपीटी ब्रेक बल्क कार्गो विशेषतः एचआर कोइल और 5 टन से अधिक भार वाली अन्य इकाई, अन्य स्टील कार्गो (लेट, बार, बिलेट) और ब्रेक बल्क कार्गो इकाई भार 5 टन अथवा कम और परियोजना कार्गो के मामले में वित्तीय वर्ष 2017–18 और 2019–20 के दौरान अर्जित उत्पादकता दर्शाते हुए समान सूचना भेजें।	<p>लदाई परिचालन के दौरान, स्टीवडोरों को पोत पर लदाई के लिए डम्परों के माध्यम से तत्संबंधी प्लॉटों से बर्थों को कार्गो का परिवहन करना होता है। डम्परों की नियुक्ति स्टीवडोरों के दायरे में है। यह देखा गया है कि स्टीवडोर प्लॉट से बर्थ तक कार्गो के आगामन के लिए पर्याप्त डम्पर उपलब्ध नहीं करवा रहा है और डम्पर सामान्यतः पालियों की समाप्ति से पहले पालियों तथा ब्रेक की शुरुआत में परिवहन कार्य शुरू करता है। इस प्रकार परिचालन में, एचएमसी घट में फैडिंग व्हाइंट पर अपार्याप्त कार्गो के कारण पालियों की शुरुआत/अंत के समय ज्यादातर नियन्त्रित रहते हैं। इसलिए मौजूदा निर्धारित मानदंड लौह अयस्क/गुटिटका समूह में मामले में अर्जित नहीं किया जा सकता।</p> <p>ब्रेक बल्क कार्गो विशेषतः एचआर कोइल और 5 टन से अधिक भार वाली अन्य इकाई, अन्य स्टील कार्गो (लेट, बार, बिलेट) और ब्रेक बल्क कार्गो इकाई भार 5 टन अथवा कम और परियोजना कार्गो के मामले में वित्तीय वर्ष 2017–18 और 2019–20 के दौरान अर्जित उत्पादकता दर्शाते हुए सूचना निम्नलिखित हैं—</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">मौसम</th> <th colspan="4">जलयान दिवस उत्पादकता (भीट में)</th> </tr> <tr> <th>परियोजना कार्गो</th> <th>स्टील कार्गो (इकाई भार < 5 टन)</th> <th>स्टील कार्गो (इकाई भार > 5 टन)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>फेयर/मानसून</td> <td>मौजूदा 1000</td> <td>2000</td> <td>6000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>70 प्रतिशत उत्तम कार्य-निष्ठादन</td> <td>860</td> <td>3004</td> <td>10734</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	मौसम	जलयान दिवस उत्पादकता (भीट में)				परियोजना कार्गो	स्टील कार्गो (इकाई भार < 5 टन)	स्टील कार्गो (इकाई भार > 5 टन)		फेयर/मानसून	मौजूदा 1000	2000	6000		70 प्रतिशत उत्तम कार्य-निष्ठादन	860	3004	10734																								
मौसम	जलयान दिवस उत्पादकता (भीट में)																																											
	परियोजना कार्गो	स्टील कार्गो (इकाई भार < 5 टन)	स्टील कार्गो (इकाई भार > 5 टन)																																									
फेयर/मानसून	मौजूदा 1000	2000	6000																																									
70 प्रतिशत उत्तम कार्य-निष्ठादन	860	3004	10734																																									
(iii).	पीपीटी प्रस्तावित एसओआर में क्र.सं. 1.2 में मौजूदा जलयान दिवस उत्पादकता मानदंड में ब्रेक बल्क कार्गो के संदर्भ में कोई वर्धित मानदंड	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंड में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है क्योंकि वर्तमान में ब्रेक बल्क कार्गो पीआईसीटी बर्थ में प्रहसित किया जा रहा है।																																										

	प्रस्तावित नहीं करने का कारण स्पष्ट करें।	पीपीपी आधार पर विकसित तथा परिचालित किया गया है। सभी ब्रेक बल्क कार्गो एकमात्र बहुउद्देशीय व्हीन कार्गो बर्थ में प्रहसित किए जाते हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, पीपीटी ने मौजूदा मानदंड में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया था।																				
(iv).	पीपीटी मौजूदा मानदंडों को बनाये रखना प्रमाणित करने के लिए वित्तीय वर्ष 2017–18 से 2019–20 के दौरान अभियंत्रीकृत कोयला बर्थ (सीबी1 और सीबी2), कोयला लदाई के लिए अभियंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी), लौह अयस्क लदाई के लिए अभियंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी), लौह गुटिकाए लदाई के लिए अभियंत्रीकृत लौह अयस्क (आईओबी) के मामले में सकल जलयान आउटपुट प्रति दिन (ओएसबीडी) के रूप में अर्जित उत्पादकता भेजे।	वित्तीय वर्ष 2017–18 से 2019–20 के दौरान अर्जित उत्पादकता (ओएसबीडी) नीचे दी गई है— <table border="1"> <thead> <tr> <th>बर्थ (घटक)</th> <th>2017-18</th> <th>2018-19</th> <th>2019-20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सीबी-1 एव सीबी-2</td> <td>46,754</td> <td>49,033</td> <td>43,650</td> </tr> <tr> <td>आईओबी-लौह अयस्क</td> <td>19,293</td> <td>21,841</td> <td>25,033</td> </tr> <tr> <td>आईओबी-गुटिका</td> <td>30,256</td> <td>28,664</td> <td>34,040</td> </tr> <tr> <td>आईओबी-ताप कोयला</td> <td>20,948</td> <td>24,140</td> <td>11,719</td> </tr> </tbody> </table>	बर्थ (घटक)	2017-18	2018-19	2019-20	सीबी-1 एव सीबी-2	46,754	49,033	43,650	आईओबी-लौह अयस्क	19,293	21,841	25,033	आईओबी-गुटिका	30,256	28,664	34,040	आईओबी-ताप कोयला	20,948	24,140	11,719
बर्थ (घटक)	2017-18	2018-19	2019-20																			
सीबी-1 एव सीबी-2	46,754	49,033	43,650																			
आईओबी-लौह अयस्क	19,293	21,841	25,033																			
आईओबी-गुटिका	30,256	28,664	34,040																			
आईओबी-ताप कोयला	20,948	24,140	11,719																			
(v). (क).	पीपीटी प्रस्तावित एसओआर के क्र.सं. 14.2 में पेनामेक्स और हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स की औसत लदाई दर के लिए कोई वर्धित सुधारित कार्यनिष्ठादान मानदंड प्रस्तावित नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	एमसीएचपी में पेनामेक्स और हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोतों की वास्तविक लदाई दर नीचे दी गई है: <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">जलयान प्रकार</th> <th rowspan="2">मौजूदा लदाई दर</th> <th colspan="3">वास्तविक लदाई दर</th> </tr> <tr> <th>2017-18</th> <th>2018-19</th> <th>2019-20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पेनामेक्स</td> <td>3000</td> <td>1952</td> <td>2107</td> <td>1935</td> </tr> <tr> <td>हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स</td> <td>2500</td> <td>1901</td> <td>1951</td> <td>1683</td> </tr> </tbody> </table>	जलयान प्रकार	मौजूदा लदाई दर	वास्तविक लदाई दर			2017-18	2018-19	2019-20	पेनामेक्स	3000	1952	2107	1935	हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स	2500	1901	1951	1683		
जलयान प्रकार	मौजूदा लदाई दर	वास्तविक लदाई दर																				
		2017-18	2018-19	2019-20																		
पेनामेक्स	3000	1952	2107	1935																		
हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स	2500	1901	1951	1683																		
(v). (छ).	वर्ष 2017–18 से 2019–20 के प्रत्येक वर्ष के दौरान पेनामेक्स और हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोतों की वास्तविक लदाई दर भेजे।	एमसीएचपी में पेनामेक्स और हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोतों की वास्तविक लदाई दर नीचे दी गई है— <table border="1"> <thead> <tr> <th>पोत प्रकार</th> <th>2017-18</th> <th>2018-19</th> <th>2019-20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पेनामेक्स</td> <td>1952</td> <td>2107</td> <td>1935</td> </tr> <tr> <td>हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स</td> <td>1901</td> <td>1951</td> <td>1683</td> </tr> </tbody> </table>	पोत प्रकार	2017-18	2018-19	2019-20	पेनामेक्स	1952	2107	1935	हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स	1901	1951	1683								
पोत प्रकार	2017-18	2018-19	2019-20																			
पेनामेक्स	1952	2107	1935																			
हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स	1901	1951	1683																			
(vi).	पीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में खंड 1.7.1, मद (घ) में लौह अयस्क गुटिका लदाई के लिए अभियंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में निकासी तथा लदाई के लिए ट्रिमिंग हेतु स्वीकृत समय के लिए 1 घंटे के मानदंड का प्रस्ताव किया था। तथापि, यहां नीचे दिए गए खंड 1.7.2 मद (ग) में, यह देखा गया है कि पीपीटी ने मद (घ) में दुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली के लिए गलती से संदर्भ लिया है। चूंकि खंड 1.7.1 मद (घ) और 1.7.2 मद (ग) में नाम अस्थिर दिखाई देता है, इसलिए पीपीटी इसे ठीक करे।	यह टाइपलेखन त्रुटि थी, जिसे निम्नवत् बदल दिया गया है: <table border="1"> <thead> <tr> <th>खंड सं.</th> <th>विवरण</th> <th>प्रस्तावित</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.7.1 (घ)</td> <td>ट्रिमिंग के लिए स्वीकृत समय 1 घंटे</td> <td>दुबाव जांच के लिए स्वीकृत समय (दो बार दुबाव जांच) : 1 घंटा</td> </tr> </tbody> </table>	खंड सं.	विवरण	प्रस्तावित	1.7.1 (घ)	ट्रिमिंग के लिए स्वीकृत समय 1 घंटे	दुबाव जांच के लिए स्वीकृत समय (दो बार दुबाव जांच) : 1 घंटा														
खंड सं.	विवरण	प्रस्तावित																				
1.7.1 (घ)	ट्रिमिंग के लिए स्वीकृत समय 1 घंटे	दुबाव जांच के लिए स्वीकृत समय (दो बार दुबाव जांच) : 1 घंटा																				

6. कोविड-19 प्रलय के मद्देनजर और वर्चुअल बैठकें आयोजित करने के लिए तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) पत्र सं. 11053 /30 /2020—सामा. दिनांक 16 अप्रैल 2020 के अनुसरण में, संदर्भित मामले में 22 दिसंबर 2020 को वीडियो कॉफ्रेंस के माध्यम से संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी और उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन किए थे।

7. संयुक्त सुनवाई में दिए गए सलाह अनुसार, पीपीएसए ने अपने पत्र दिनांक 28 दिसंबर 2020 द्वारा संदर्भित प्रस्ताव पर अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी थीं। पीपीएसए की अतिरिक्त टिप्पणियां पीपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए पीपीटी को भेजी गई थीं। पीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 9 जनवरी 2021 द्वारा प्रतिसाद दिया था।

8. इस मामले से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संयुक्त मुनिवाई के दौरान की गई टिप्पणियों का सार पत्तन और प्रासांगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

9. मामले की कार्यवाही के दौरान संग्रह की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित शिथि प्रकट होती है:-

- (i). तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने जून 2016 में पत्तनों में उपलब्ध अवसंरचना और कार्यनिष्ठादन मानदंडों से जुड़ी शास्त्रियों और प्रोत्साहन को इंस्टीट्यूट करने को ध्यान में रखते हुए, विभिन्न शुष्क बल्क घटकों के लिए कार्यनिष्ठादन मानदंडों के परिकलन के लिए सभी महापत्तनों के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश निर्धारित करने ते हुए बर्थिंग नीति जारी की थी। पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के साथ-साथ स्टील/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो का प्रहस्तन करने के मामले में प्रोत्साहन/जुर्माना के आधार पर कार्यनिष्ठादन मानदंड अनुमोदित किया था। 31 मार्च 2019 को समाप्त उक्त आदेश द्वारा निर्धारित वैधता के बाद, इस प्राधिकरण ने वैधता को 31 मार्च 2020 तक विस्तारित किया था और पत्तन द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार कार्यनिष्ठादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन/जुर्माने की वसूली को शासित करने वाली कुछ टिप्पणियों में कुछ परिवर्तन किए गए थे। उसके बाद, वैधता को छह महीने की अवधि अर्थात् 1 अप्रैल 2020 से 30 सितंबर 2020 की अवधि के लिए दोबारा विस्तारित किया गया था। इस परिषेक्ष्य में, पीपीटी अब संबंधित अवसंरचना विकास तथा पीपीटी के पूर्व कार्यनिष्ठादन को ध्यान में रखते हुए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना के आधार पर कार्यनिष्ठादन मानदंड की समीक्षा के लिए प्रस्ताव लेकर आया है। पत्तन का यह प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड से अनुमोदित है।
- (ii). पीपीटी ने अक्टूबर 2020 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। यह प्रस्ताव पीपीटी में जलयान की क्रेनों और हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में और स्टील, ब्रेक बल्क कार्गो तथा परियोजना कार्गो के पंपरागत प्रहस्तन के मामले में कार्यनिष्ठादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन/जुर्माने के लिए अनुमोदन की मांग करता है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान पीपीटी द्वारा प्रेषित सूचना के साथ उक्त प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). (क). पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना योजना को पीपीटी के अवसंरचनात्मक बॉटलनेकों पर विचार करते हुए तैयार किया गया था। उसके बाद, अवसंरचना में कई महत्वपूर्ण सुधार जैसे कंक्रीट की सड़कों का निर्माण, चौड़े ड्रेन, अधिक उच्च मस्त टावरों की स्थापना आदि किए गए हैं।
- (ख). 2016 के बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों का खंड 7.2 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि 60 प्रतिशत से 80 प्रतिशत जलयान निर्धारित मानदंड अर्जित कर रहे हैं तो पत्तन को मानदंड बढ़ाने चाहिए। इस प्रकार, पीपीटी ने अपना वर्तमान प्रस्ताव तैयार करने के लिए संदर्भ बिन्दु के रूप में विभिन्न समूहों (अर्थात् क्रेन संयोजनों) में उत्तम 70 प्रतिशत पार्सलों की औसत उत्पादकता पर विचार किया है। यदि 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन करने वाले पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा मानदंड से उच्चतर है तो कार्यनिष्ठादन मानदंड उद्धर्मस्थी संशोधन के लिए प्रस्तावित किया जाया गया है और यदि 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा मानदंडों से कम रहता है तो मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड बिना किसी संशोधन के पत्तन द्वारा बनाये रखा जाया गया जाया गया है।
- (ग). मौजूदा कार्यनिष्ठादन का तुलनात्मक विवरण, उत्तम 70 प्रतिशत पार्सलों की औसत उत्पादकता और सभी शुष्क बल्क कार्गो के मामले में प्रस्तावित कार्यनिष्ठादन मानदंड, पीपीटी द्वारा यथा प्रेषित, निम्नलिखित हैं:

गियररहित (जीएल)/गियर वाले (जी) पोत	एचएमसी/जलयान क्रेन की सं.	गैसम		जलयान-दिवस उत्पादकता (पी.ट. मी) मानदंड				
				क्रेनला	फ्लक्स	कोक	लौ अयस्क/गुटिका	
गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	2 अथवा अधिक	साफ	मौजूदा	22000	17400	15000	27000	22000
			70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन	24937	25294	18881	24043	17171
		मानसून	प्रस्तावित	25000	25000	18500	27000	22000
	1 एचएमसी	साफ	मौजूदा	20000	16000	14000	27000	20000
			70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन	22792	22373	17269	22489	12751
		मानसून	प्रस्तावित	23000	23000	17000	27000	20000
गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	4 जलयान क्रेने	साफ	मौजूदा	15000	14000	12000	18000	15000
			70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन	17255	16873	13413	18763	13214
		मानसून	प्रस्तावित	17000	16500	13000	18500	15000
	4 जलयान क्रेने	साफ	मौजूदा	14000	13000	11000	18000	14000
			70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन	16909	18570	13553	18275	10791
		मानसून	प्रस्तावित	15500	15000	12000	18500	14000
गियरवाले (जी) पोत	4 जलयान क्रेने	साफ	मौजूदा	14000	12000	10000	15000	13000
			70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन	18346	15897	11447	21074	15410
		मानसून	प्रस्तावित	15000	13000	11000	18500	13500
	4 जलयान क्रेने	साफ	मौजूदा	13000	11000	9000	15000	12000
			70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन	14275	14938	9529	16842	9189
			प्रस्तावित	14000	12000	10000	18500	12000

- (घ). उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि जब 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन करने वाले पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड से उच्चतर है तो पीपीटी ने पत्तन द्वारा अर्जित उत्पादकता के उच्चतर स्तर के करीब कार्यनिष्ठादन मानदंडों का प्रस्ताव किया है। जबकि, जब 70 प्रतिशत पार्सलों द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता मौजूदा मानदंडों से कम रहता है तो पत्तन ने मौजूदा मानदंडों के साथ जारी रखने का प्रस्ताव किया है।
- (ङ). तथापि, गियर वाले पोतों (जलयान क्रेनों) के मामले में, प्रस्तावित कार्यनिष्ठादन मानदंड 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन स्तरों से निम्नतर प्रस्तावित किए गए हैं। इस संबंध में, पीपीटी ने स्पष्ट किया है कि जलयान क्रेनों की तैनाती के समय कई बार एचएमसी को भी जलयान क्रेनों के साथ तैनाती की गई है ताकि बेहतर उत्पादकता अर्जित की जा सके और पोत की तीव्रता से वापिसी के लिए समर्थ बनाना होगा। परिणामस्वरूप, गियरवाले पोत के मामले में अर्जित उत्पादकता पोत के गियरों की उत्पादकता का सही में प्रतिनिधित्व नहीं करता है। इस प्रकार, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड जलयान क्रेनों से संबंधित मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंडों से सीमांतक रूप से उच्चतर देखा गया है।
- (च). उपर्युक्त तालिका से, यह भी देखा जा सकता है कि कुछ घटक समूहों जैसे गियररहित अथवा गियर वाले पोतों (2 अथवा अधिक) द्वारा प्रहसित किए जा रहे लौह अयस्क/गुटिटकारं तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, मौजूदा निर्धारित कार्यनिष्ठादन मानदंड अर्जित नहीं किए गए हैं। इस संबंध में, पत्तन ने कारण बताया है कि उक्त कार्गो मुख्यतः नियोत कार्गो हैं जोकि उनसे पोतों में लदाई के लिए डम्परों के माध्यम से तत्संबंधी प्लॉटों से बर्थ को परिवहन किए जाने की अपेक्षा करते हैं। स्टीवडोरों द्वारा उपलब्ध करवाये जा रहे डम्परों की पर्याप्त संख्या के अभाव में और डम्परों के प्रयोग में अकुशलता के कारण, एचएमसी घाट पर फीडिंग प्लाइट पर अपर्याप्त कार्गो के कारण एचएमसी घाट पर अपर्याप्त कार्गो के कारण अधिकांश समय निक्षिय होना बताया गया है। इस प्रकार, पत्तन ने उपर्युक्त पहलू का संज्ञान लेने और पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित इस श्रृंगी के लिए मानदंडों पर विचार करने का अनुरोध किया है।
- (छ). उपयोक्ताओं जैसे पारादीप पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (पीपीएसए), एन्टीपीटी टमिलनाडु एनर्जी कम्पनी लिमिटेड, उडीसा स्टीवडोरिंग लिमिटेड और तमिलनाडु जेनरेशन एवं वितरण निगम लिमिटेड ने एक और वर्ष की अवधि अर्थात् 31 मार्च 2022 तक के लिए मौजूदा जुर्माना/प्रोत्साहन योजना के साथ जारी रखने का अनुरोध किया है और उसके बाद मानदंडों की समीक्षा करने के लिए पत्तन से अनुरोध किया है। पीपीएसए ने कहा है कि 3 वर्षों की अवधि (15.1.2017 से 22.3.2020) के दौरान प्रोत्साहन के लिए 57 प्रतिशत पार्सलों ने पात्रता प्राप्त की है और 43 प्रतिशत पार्सलों पर जुर्माना लगाया गया था। 57 प्रतिशत से 70 प्रतिशत उत्तम कार्यनिष्ठादन पार्सल लेते हुए 70 प्रतिशत उपलब्धि के सिद्धांत से विपर्यन है।
- इस संबंध में, पत्तन ने बताया है कि प्रोत्साहन/जुर्माना योजना पर आधारित मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड पीपीटी के अवसंरचनात्मक बॉटलनेकों पर विचार करते हुए तैयार किया गया था। उसके बाद, अवसंरचना जैसे कंप्रीट सङ्करकों का निर्माण, चौड़े ड्रेनों, अधिक ऊँचे मस्ट टावरों की स्थापना आदि में महत्वपूर्ण सुधार किए गए हैं। पीपीटी द्वारा प्रेषित अंकड़ों से यह देखा गया है कि 70 प्रतिशत से अधिक पार्सलों ने वर्ष 2019–20 और 2020–21 (जुलाई–सितंबर) के दौरान कार्यनिष्ठादन मानदंडों को पार किया है और इस प्रकार मुख्यतः अवसंरचनात्मक विकास कार्यों के कारण वृद्धि रुक्षान है। इस तरह, पत्तन ने परंपरागत तरीके से शुष्क बल्क कार्गो के प्रहसन के मामले में कार्यनिष्ठादन योजना को संशोधित करना जरूरी समझा था। पत्तन ने यह भी बताया है कि पिछले 3 वित्तीय वर्षों के दौरान इसने जुर्माने के रूप में संग्रहीत रु. 4.79 करोड़ के मुकाबले उपयोक्ताओं को प्रोत्साहन के रूप में रु. 7.16 करोड़ का भुगतान किया था। इस प्रकार, पत्तन का मतह है कि कोयला, चूनापथर और अन्य फ्लक्स सामग्रियों की दुलाई करने वाले कई पोतों ने बड़े अंतर से कार्यनिष्ठादन मानदंड को बढ़ाया है और भारी प्रोत्साहन राशि अर्जित की है कि जबकि, उसी समय, कुछ पोतों ने मानदंड अर्जित नहीं किए थे और मुख्यतः उनकी परिचालनात्मक अकुशलताओं के कारण जुर्माने का भुगतान किया है।
- (ज). उपर्युक्त स्थिति पर विचार करते हुए और पीपीटी द्वारा यथा बताए गए परिचालनात्मक अवरोधों का संज्ञान लेते हुए और यह भी विचार करते हुए कि पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड पिछले तीन वर्षों में पत्तन द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता से अधिक है और दिया गया है कि पत्तन का प्रस्ताव पत्तन के न्यासी बोर्ड से अनुमोदित है, साफ मौसम एवं मानसून मौसम के लिए विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो मदों जैसे कोयला, फ्लक्स, कोक, लौह अयस्क/गुटिटका और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के कार्यनिष्ठादन मानदंडों के निर्धारण हेतु पीपीटी का प्रस्ताव पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है।
- (iv). ब्रेक बल्क कार्गो जैसे एचआर कोइल और 5 टन से अधिक भार वाली अन्य इकाई, अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिलेट) और ब्रेक बल्क कार्गो इकाई भार 5 टन (अथवा कम) एवं परियोजना कार्गो के संबंध में, पीपीटी ने मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंडों में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में, पत्तन ने बताया है कि चूंकि सभी ब्रेक बल्क कार्गो नये बहुउद्देशीय साफ कार्गो वर्ष में ही प्रहसित किए गए हैं, पीपीटी और पीआईसीटीपीएल (पारादीप इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड) के बीच हुए रियायत करार के अनुसार, इसने मौजूदा कार्यनिष्ठादन मानदंड में कई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया है।

इस संबंध में, यहाँ पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बार्थिंग नीति केवल शुष्क बल्क कार्गो के लिए लागू है। तथापि, पूर्व पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर, प्रोत्साहन/जुर्माना योजना पर आधारित कार्यनिष्ठादन मानदंड ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में भी निर्धारित किया गया था। इस प्रकार, हालांकि ब्रेक बल्क कार्गो और परियोजना कार्गो के मामले में पत्तन द्वारा कार्यनिष्ठादन मानदंडों में सुधार का प्रस्ताव नहीं किया गया है, इसलिए

यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंडों के साथ जारी रहने के लिए पत्तन के निर्णय पर विश्वास करने के लिए प्रवृत्त है।

- (v). इसी तरह, पीपीटी ने इस आधार पर अभियंत्रीकृत कोयला बर्थों सीबी1 और सीबी2 में कार्य कर रहे पेनामेक्स और हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोतों की औसत लदाई दर के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है कि पिछले तीन वित्तीय वर्षों के दौरान औसत लदाई दर पेनामेक्स, हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोतों की मौजूदा लदाई दर से कम हैं। पीपीटी ने अपने कारण के समर्थन में आंकड़े भेजे हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित पेनामेक्स और हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स पोतों की मौजूदा लदाई दर को जारी रखने के लिए पत्तन के निर्णय पर विश्वास करने के लिए प्रवृत्त है।
- (vi). विभिन्न शुक्र बल्क कार्गो मदों के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों में बदलावों के सिवाय, पूर्व पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में की गई चर्चा के अनुसार, पीपीटी ने प्रोत्साहनों तथा जुर्मानों के आधार पर कार्यनिष्पादन मानदंड की वसूली को शासित करने वाली शर्तों और सभी अन्य मौजूदा पैरामीटरों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है।
- (vii). पत्तन ने प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव को परिमाणित नहीं किया है। दिया गया है कि पत्तन का प्रस्ताव कार्यनिष्पादन/पोत के अति विशम/बर्थ से कार्गो की जल्दी निकासी के कारण जुर्मानों की वसूली/प्रोत्साहनों की प्रकृति में है और जलयान के कार्यनिष्पादन पर निर्भर है, पत्तन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव का पता लगाना संभव नहीं होगा।
- (viii). इस प्राधिकरण का आदेश सामान्यतः राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद भावी प्रभाव से लागू होगा जब तक कि अन्यथा भिन्न व्यवस्था तत्संबंधी प्रशुल्क आदेशों में विशेष रूप से उल्लिखित नहीं किया गया हो। तदनुसार, वर्तमान मामले में, प्रस्तावित प्रावधान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे और उसके बाद एक वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेंगे। इस बीच, शुक्र बल्क/ब्रेक बल्क तथा परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना पर आधारित मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंड की वैधता 01 अक्टूबर 2020 से ऐसे समय तक इस प्राधिकरण द्वारा विस्तारित किया माना गया है, संशोधित नए प्रावधान लागू होती है।

10.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीपीटी के मौजूदा दरमान में निम्नलिखित प्रावधानों के समावेशन को अनुमोदित करता है:-

“1. पारादीप पत्तन न्यास में शुक्र बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में प्रोत्साहन/जुर्माना पर आधारित कार्यनिष्पादन मानदंड

1.2 परंपरागत रूप से शुक्र बल्क प्रहस्तन हेतु कार्यनिष्पादन मानदंड-

गियररहित (जीएल)/गियर वाले (जी) पोत	एचएमसी/जलयान क्रेन की सं.	मौसम (*)	जलयान-दिवस उत्पादकता (भी.ट. में) मानदंड				
			कोयला	फ्लक्स	कोक	लौह अयस्क/गुटिका	अन्य शुक्र बल्क
गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	2 अथवा अधिक	साफ (*)	25000	25000	18500	27000	22000
		मानसून (*)	23000	23000	17000	27000	20000
गियररहित (जीएल)/गियरवाले (जी) पोत	1 एचएमसी	साफ (*)	17000	16500	13000	18500	15000
		मानसून (*)	15500	15000	12000	18500	14000
गियरवाले (जी) पोत	4 जलयान क्रेनें	साफ (*)	15000	13000	11000	18500	13500
		मानसून (*)	14000	12000	10000	18500	12000

(*) साफ मौसम: अक्टूबर से मई और मानसून मौसम: जून से सितंबर

परंपरागत बर्थों में बहु परेषण/बहु फ्लो वाले बहु एमएचसी तथा गियर वाले पोतों के साथ परिचालित गियररहित पोतों के मामले में प्रोत्साहन तथा जुर्माना की गणना के लिए कार्यपद्धति

(1). बहु एमएचसी के साथ गियररहित पोत:

- (i). यदि 2 अथवा अधिक एचएमसी का समानान्तर परिचालन पोत के कुल परिचालन घंटों के 50 प्रतिशत के बराबर या अधिक होता है (*) तो 2 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड लागू होगा और तदनुसार प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना की जाएगी।
- (ii). यदि 2 एमएचसी का समानान्तर परिचालन पोत के कुल परिचालन घंटे के 50 प्रतिशत से कम रहता है तो 2 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड उस दौरान लागू होंगे जिसमें 2 एमएचसी समानान्तरतः

परिचालित की जाती हैं और 1 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड पोत के शेष परिचालन घटे के लिए लागू होगा। उपर्युक्त मानदंड के साथ प्रहसित किए जाने की समावना वाली कार्गो की मात्रा की गणना की जाएगी जिसकी सम्पूर्ण परिचालन घटे के दौरान प्रहसित कार्गो की वास्तविक मात्रा से तुलना की जाएगी। प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से अधिक होती है और जुर्माना संग्रहीत किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से कम है। तदनुसार कम विराम/अतिविराम अवधि की गणना करने के लिए 1 एचएमसी हेतु लागू प्रोत्साहन/जुर्माना की दर अर्थात् 3500 प्रति घंटा अथवा उसका भाग से गुणा करते हुए गणना की जाएगी।

प्रतावित पद्धति			
पार्सल आकार (मी.ट. में)	39972		
घटक:	सी. कोयला		
पार्सल शुरूआत:	08-12-18 02:15		
पार्सल पूरा होना:	10-12-18 17.00		
बर्फ में विराम (घंटा):	62.75		
प्रयुक्त एचएमसी	2		
एचएमसी नियुक्ति (सं. में)	नियुक्ति की वास्तविक अवधि (समानान्तर परि घटे)	लागू किया गया मानदंड	प्रहसित की जाने वाली पूर्वानुमानित मात्रा
2	28.50	22000	26125
1	30.75	15000	19219
कुल परियोजना मात्रा (मी.ट.):	45344		
प्रहसित वास्तविक मात्रा (मी.ट.):	39972		
घटायें मात्रा (मी.ट.)	-5371.75		
1 एचएमसी मानदंड के संदर्भ में दंडात्मक घटा	8.59		
जुर्माना राशि (₹)*	31500		

एन.बी. जुर्माना/प्रोत्साहन 1 एमएचसी मानदंड पर विचार करते हुए गणना किया जाएगा।

(2). एमएचसी में परिचालन कर रहे बहु परेषण/बहुत पक्षों के कार्गो वाले गियर वाले पोतः

बहु परेषण/बहु पक्ष कार्गो वाले गियर वाले पोतों के मामले में एमएचसी का प्रयोग इस नीति के अधीन अनिवार्य बनाया गया है। ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंड 1 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे और 2 एमएचसी के लागू मानदंड 2 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे, जैसी भी स्थिति हो। यदि पत्तन किसी कारण से एचएमसी उपलब्ध करवाने में असमर्थ हो गियर वाले पोत के लिए लागू मानदंड पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना तदनुसार गणना किया जाएगा।

एन.बी.:

(*) पोत के कुल परिचालन घटे = लदाई को पूरा करने की तारीख और समय / उत्तराई परिचालन – लदाई/उत्तराई परिचालन की शुरूआत की तारीख और समय – पत्तन लेखा पर विराम समय (***)

(***) पत्तन लेखा पर विराम:

ड. पत्तन लेखा पर पोत का स्थानांतरण/वार्षिक।

च.	कठोर मौसम
छ.	फ्रेनों की खराबी
जा.	परिचालनात्मक कारणों जैसे पीपीटी आवश्यकता के अनुसार अन्य एचएमसी का गुजरना के कारण एचएमसी का रोकना।

(*) किसी पोत में एक से अधिक एचएमसी लगाये जाने अथवा नहीं लगाये जाने पर टाइम्स्टेप डाटा प्राप्त करने के लिए, तथ्यों का विवरण (एसओएफ) उल्लिखित किया जाएगा। एसओएफ से अपेक्षित डाटा उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में, एचएमसी परिचालनात्मक रिकार्डों में उपलब्ध आंकड़ों की प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना के लिए परिकलन किया जाएगा।

1.2. परंपरागत ढंग से स्टील/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडः—

कार्गो	जलयान-दिवस उत्पादकता मानदंड (भी.ट. में)
एचआर कोइल और 5 टन से अधिक भार की अन्य इकाई	6000
अन्य स्टील कार्गो (लेट, बार, बिलेट) और 5 टन अथवा उससे कम भार की ब्रेक बल्क कार्गो इकाई	2000
परियोजना कार्गो	1000

1.3. परंपरागत बर्थों में प्रहसित शुष्क तथा ब्रेक बल्क अथवा परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन अथवा जुर्माना:

1.3.1 पोत की बर्थिंग से पहले 'पोत योजना' जमा करने के लिए स्टीमर एजेंट

1.3.2. पोत के विराम का विनिर्दिष्ट समय घटक के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड और बर्थ में विराम के दौरान पोत से कुल कार्गो उत्तराई/लदाई के आधार पर परिकलित किया जाएगा। उदाहरणार्थ, कोकिंग कोयला की 59,830 टन दुलाई करने वाला पोत, पोत के विराम का विनिर्दिष्ट समय 103 घंटे अर्थात् $59830 \text{ टन} \div 14000 \text{ टन प्रतिदिन} \times 24 \text{ घंटे} = 102.56 \text{ घंटे} = 103 \text{ घंटे होगा।}$

1.3.3 बर्थ में पोत के विराम के विनिर्दिष्ट समय से उच्चतर बर्थ में पोत के विराम के लिए रु. 3500.00 प्रति घंटा अथवा उसका भाग जुर्माना और बर्थ में पोत के विराम के विनिर्दिष्ट समय से निम्नतर बर्थ में पोत के विराम के लिए रु. 3500 प्रति घंटा अथवा उसका भाग का प्रोत्साहन।

1.3.4. यदि बर्थ में पोत का विराम विनिर्दिष्ट समय से 2 घंटे कम रहता है तो स्टीवडोर्स जुर्माना के मामले में रु. 7000/- (₹. 3500*2) और विलोमतः स्टीवडोर्स के लिए उपलब्ध है।

यदि बर्थ में स्टीवडोर्स के लेखा पर पोत का विराम विनिर्दिष्ट समय से 2 घंटे कम रहता है तो स्टीवडोर्स जुर्माना के मामले में रु. 7000/- (₹.3500*2) और विलोमतः प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं।

1.3.5. परंपरागत बर्थों में बहु परेषणों/बहु पक्षों वाले बहु एचएमसी तथा गियर वाले पोतों के साथ परिचालित गियररहित पोतों के मामले में प्रोत्साहन तथा जुर्माना की गणना के लिए कार्यपद्धति।

1.3.5.1 बहु एचएमसी के साथ गियररहित पोतः

1.3.5.1.1. यदि 2 अथवा अधिक एचएमसी का समानान्तर परिचालन पोत के कुल परिचालन घंटों के 50 प्रतिशत के बराबर या अधिक होता है (*) तो 2 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड लागू होगा और तदनुसार प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना की जाएगी।

1.3.5.1.2. यदि 2 एमएचसी का समानान्तर परिचालन पोत के कुल परिचालन घंटे के 50 प्रतिशत से कम रहता है तो 2 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड उस दौरान लागू होंगे जिसमें 2 एमएचसी समानान्तरतः परिचालित की जाती हैं और 1 एमएचसी के लिए यथा लागू मानदंड पोत के शेष परिचालन घंटे के लिए लागू होगा। उपर्युक्त मानदंड के साथ प्रहसित किए जाने की संभावना वाली कार्गो की मात्रा की गणना की जाएगी जिसकी सम्पूर्ण परिचालन घंटे के दौरान प्रहसित कार्गो की वास्तविक मात्रा से तुलना की जाएगी। प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से अधिक होती है और जुर्माना संग्रहीत किया जाएगा यदि प्रहसित वास्तविक मात्रा मानक मात्रा से कम है। तदनुसार कम विराम/आतिविराम अवधि की गणना करने के लिए 1 एचएचसी हेतु लागू प्रोत्साहन/जुर्माना की दर अर्थात् 3500 प्रति घंटा अथवा उसका भाग से गुणा करते हुए गणना की जाएगी।

1.3.5.2. एमएचसी में परिचालन कर रहे बहु परेषण/बहु पक्षों के कार्गो वाले गियर वाले पोतः

बहु परेषण/बहु पक्ष कार्गो वाले गियर वाले पोतों के मामले में एमएचसी का प्रयोग इस नीति के अधीन अनिवार्य बनाया गया है। ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंड 1 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे और 2 एमएचसी के लागू मानदंड 2 एमएचसी के प्रयोग के लिए सुविचारित किए जाएंगे, जैसी भी स्थिति हो। यदि पत्तन किसी कारण से एचएमसी उपलब्ध करवाने में असमर्थ हो गियर वाले पोत के लिए लागू मानदंड पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना तदनुसार गणना किया जाएगा।

टिप्पणी:

(*) पोत के कुल परिचालन घंटे = लदाई/उत्तराई परिचालन के पूरा होने की तारीख और समय / उत्तराई – लदाई/उत्तराई परिचालन की शुरूआत की तारीख और समय – पत्तन लेखा पर विराम समय/नीचे 1.3.6 के अधीन

1.3.5.3. किसी पोत में एक से अधिक एचएमसी लगाये जाने अथवा नहीं लगाये जाने पर टाइम्स्टेप ढाटा प्राप्त करने के लिए तथ्यों का विवरण (एसओएफ) उल्लिखित किया जाएगा। एसओएफ से अपेक्षित ढाटा उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में, एचएमसी परिचालनात्मक रिकार्डों में उपलब्ध आंकड़ों की प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना के लिए परिकलन किया जाएगा।

1.3.6. उस अवधि के लिए जिसमें पोत परिचालन निम्नलिखित के कारण प्रभावित होता है, सीमित पत्तन संबंधित अथवा मौसम संबंधित मुद्रदे परंपरागत बर्थों में शुष्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना योजना पर पहुंचने के लिए बर्थ में पोत के विराम के वास्तविक समय से घटाई जाएगी:

- (क). पत्तन द्वारा बर्थ में उपलब्ध करवाई जाने वाली खराब/क्रेनों की अनुपलब्धता।
- (ख). तथ्यों के विवरण (एसओएफ) में यथा निर्दिष्ट बरसात और खराब मौसम।

- (ग). अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) को कार्गो के मैनुअल स्थानांतरण के कारण विदेशी सामग्री।
- (घ). पत्तन के लेखा पर पोत का स्थानांतरण।
- (ङ). पत्तन के लेखा पर नौचालन के लिए पोत के तैयार होने में कोई विलंब अर्थात् पाइलट/टग अनुपलब्धता, और ज्वारभाटा परिस्थितियाँ।
- (च). उपर्युक्त (क) से (ङ) से इतर किन्हीं कारणों से कार्य के रुकने के कारण लगाने वाला समय कार्यनिष्पादन मानदंडों की गणना के लिए बोर्ड के अनुमोदन से अलग रखा जाएगा।

1.3.7. चूंकि पत्तन द्वारा कोयले के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरों को लाइसेंस जारी किए जाते हैं और कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोर पत्तन संसाधन की मांग करते हैं, इसलिए स्टीवडोर प्रोत्साहन प्राप्त करेंगे तथा जुर्माना भी वहन करेंगे।

1.3.8. गियरवाले पोतों से कार्गो की लदाई/उत्तराई के पूरा होने तक सभी क्रेनों का परिचालन करने की उम्मीद की जाती है। ऐसे गियरवाले पोत जो जलयान क्रेनों की खराबी अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से कार्गो लदाई/उत्तराई परिचालनों के लिए सभी अथवा किसी जलयान क्रेन को नियुक्त करने में असमर्थ रहते हैं, पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक जलयान गियरों को परिचालनात्मक बनाये जाने तक हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) नियुक्त करने के लिए जिम्मेदार है।

1.3.9. यदि किसी कारण से पोत गियरों की अनुपूर्ति के लिए गियरे वाले पोत लदाई/उत्तराई परिचालन में एचएमसी करते हैं, गियरवाले पोतों पर लागू उत्पादकता मानदंड ऐसे पोतों के उत्पादकता मानदंडों के रूप में विचार किया जाएगा।

1.3.10. बेहतर कुशलता अर्जित करने के लिए बहु एमएचसी का उपयोग करने वाले पोतों की स्थिति में, प्रोत्साहन/जुर्माना 1.3.5 के अधीन निर्धारित गणना की पद्धति के अनुसार परिगणित किया जाएगा।

1.3.11. जहाँ पोत निर्धारित उत्पादकता मानदंड अर्जित नहीं करता है, पीपीटी के पास उपर्युक्त निर्धारित दर पर जुर्माना प्रभार, यदि कोई हो, की वसूली के अलाव जलयान की लागत और जोखिम पर लंगरगाह को पोत के स्थानांतरण का अधिकार सुरक्षित है।

1.3.12. उपर्युक्त प्रोत्साहन/जुर्माना मौजूदा अभियांत्रीकृत सुविधाओं के कारण आईपीटी डम्परों के आवागमन में अवरोध और कम घाट क्षेत्र पर विचार करते हुए पोत क्रेन के साथ सीक्यू-3 और आईओबी में मैनुअली परिचालन करने वाले पोतों के मामले में लागू नहीं होगा।

- 1.3.13. पीपीटी ट्रैमासिक आधार पर उत्पादकता मानदंडों की समीक्षा करे और मंत्रालय द्वारा जारी महापत्तनों के लिए शुष्क बल्क कार्गों के लिए बर्थिंग नीति, 2016 में यथा विनिर्दिष्ट स्थानीय शर्तों तथा पूर्व कार्यनिष्पादन आदि के आधार पर इसे संबंधित करे, यदि अपेक्षित हो।
- 1.3.14. साफ मौसम के दौरान परंपरागत रूप से प्रहसित शुष्क बल्क कार्गों के मामले में खंड 1.1 में यथा विनिर्दिष्ट कार्यनिष्पादन मानदंड और परंपरागत रूप से प्रहसित ब्रेक बल्क कार्गों के मामले में खंड 1.2 में यथा विनिर्दिष्ट कार्यनिष्पादन मानदंड 15 जनवरी 2017 से लागू होंगे।
- 1.3.15. मानसून के दौरान परंपरागत रूप से प्रहसित शुष्क बल्क कार्गों के मामले में खंड 1.1 में यथा विनिर्दिष्ट कार्यनिष्पादन मानदंड 01 जून 2017 से लागू किया जाएगा।
- 1.3.16. पीपीटी द्वारा परिचालित अभियांत्रिक बर्थों अर्थात् सीबी 1, सीबी 2 और आईओबी में पोतवणिकों/निर्यातों द्वारा स्टीवलोर नियुक्त नहीं किए जाते हैं। जहां तक प्रभारों के भुगतान का संबंध है, स्टीमर एजेंट्स पोत संबंधित प्रभारों के लिए भुगतान करता है और संबद्ध पोतवणिक/निर्यातक कार्गों संबंधित प्रभारों के लिए भुगतान करेगे। इन बर्थों पर, उत्पादकता मुख्यतः पोतों की क्षमता की डिल्वलस्टिंग, पोत द्वारा स्वीकृत लदाई दर, हैचों को खोलने के लिए लगा समय, हैच प्रभारों की संख्या और दुबाव जांच आदि पर निर्भर करता है और इसलिए प्रोत्साहन का भुगतान करने और स्टीमर एजेंटों से जुर्माने की वसूली करने का निर्णय लिया गया है।

1.4. अभियंत्रीकृत कोयला बर्थों सीबी1 और सीबी2 में कार्यरत पोतों के लिए कार्यनिष्पादन, प्रोत्साहन तथा जुर्माना मानदंड

1.4.1. निकासी तथा लदाई के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड

क्र.सं.	गतिविधि	मानदंड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारंभिक दुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक	
	(i). वर्तमान तटीय पोत (अर्थात् पहले से परिवर्तित) (ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट
(ख)	डिल्वलस्टिंग के लिए अनुमत समय	
	(i). पेनामेक्स पोत	शून्य
	(ii). हैंडीमेक्स/ सुपरमेक्स	1 घंटा
(ग)	हैच परिवर्तन के लिए लगाने वाले समय की संख्या	
	(i). पेनामेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1
	(ii). हैंडीमेक्स/ सुपरमेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1
(घ)	दुबाव जांच के लिए अनुमत समय (2 बार दुबाव जांच)	1 घंटा
(ङ)	लदाई के पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा

1.4.2 औसत लदाई दर के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड

क्र.सं.	पोत प्रकार	कार्यनिष्पादन मानदंड (टन प्रति घंटा)
(क).	(i) पेनामेक्स पोत	कुल लदाई मात्रा/लगा समय (पूरा करने के लिए बर्थिंग)
	(ii) हैंडीमेक्स/ सुपरमेक्स पोत	3000 2500

1.4.3 14.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों को अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

		मानदंड
(क)	लदाई निकासी के लिए लगे अधिक समय के लिए जुर्माना, डि-ब्लास्टिंग, अंतिम डुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट अन्य निकासियों के लिए लेवी।	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(ख)	उपर्युक्त 1.4.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदंडों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए
(ग)	उपर्युक्त मद 1.4.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त डुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए

1.4.4. 14.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों की उपलब्धि के लिए प्रोत्साहन

		मानदंड	
		समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पेनामेक्स पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (डुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(ख)	मौजूदा तटीय हैंडीमेक्स/सुप्रा पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (डिब्लास्टिंग) + 1 घंटा (डुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	4 घंटे	भाग घटाव उपर्युक्त गति-विधियों के लिए लगा समय
(ग)	मौजूदा विदेशगामी पेनामेक्स पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = (लदाई निकासी समय: 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (डिब्लास्टिंग) + 1 घंटा (डुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	
(घ)	मौजूदा विदेशगामी हैंडीमेक्स/सुप्रा पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = (लदाई निकासी समय: 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (डिब्लास्टिंग) + 1 घंटा (डुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	4 घंटे	

टिप्पणियां:

- (i). पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र होता है, यदि 1.4.2 में विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित की जाती है।
- (ii). प्रोत्साहन योजना अप-टॉपिंग पोतों के लिए लागू नहीं है।

1.5. कोयला लदाई के लिए असियंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में कार्य करने वाले पोतों के लिए कार्यनिष्ठादान, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड

1.5.1 निकासी और लदाई के लिए कार्यनिष्ठादान मानदंड

क्र.सं.	गतिविधि	मानदंड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारंभिक डुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक	
	(i). वर्तमान तटीय पोत (अर्थात् पहले से परिवर्तित)	60 मिनट
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट
(ख)	डि-ब्लास्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य
(ग)	हैच बदलने में लगने वाले समय की संख्या	
	(i). पेनामेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1

	(ii). हैंडीमेक्स / सुपरमेक्स	हैंचों की सं. X 2 + 1
(घ)	दुबाव जांच के लिए अनुमत समय (2 बार दुबाव जांच)	1 घंटा
(ङ)	लदाई के पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा
(च)	सकल जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति दिन) (लदाई पूर्ण समय — लदाई शुरुआत समय — पत्तन लेखा पर विराम, और बरसात / एसओएफ के रूप में खराब मौसम	24000 टीपीडी

1.5.2 1.5.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंड अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

मानदंड		
(क)	लदाई निकासी के लिए तर्गे अधिक समय के लिए जुर्माना, डिलाइस्टिंग, अंतिम दुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट अन्य निकासियों के लिए लेवी।	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(ख)	उपर्युक्त 1.5.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदंडों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए
(ग)	उपर्युक्त मद 1.5.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त दुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए

1.5.3 1.5.1 उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों की उपलब्धि के लिए प्रोत्साहन

मानदंड			
	समय	दर	
(क)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	2 घंटे	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग घटाव उपर्युक्त गतिविधियों के लिए लगा समय

टिप्पणियाँ:

(i) पोत प्रोत्साहन के लिए योग्य है, यदि औसत लदाई दर 1.5.1 (च) पर विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित की जती है।

1.6. लौह अयस्क लदाई के लिए अभियंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) में कार्य कर रहे पोतों के लिए कार्यनिष्ठादान, प्रोत्साहन और जुर्माना मानदंड

1.6.1 निकासी तथा लदाई के लिए कार्यनिष्ठादान मानदंड

क्र.सं.	गतिविधि	मानदंड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारंभिक दुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक	
	(i). वर्तमान तटीय पोत	60 मिनट
	(अर्थात् पहले से परिवर्तित)	
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट
(ख)	डिलाइस्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य
(ग)	हैच बदलने में लगने वाले समय की संख्या	
	(i). पेनामेक्स पोत	हैंचों की सं. X 2 + 1
	(ii). हैंडीमेक्स / सुपरमेक्स	हैंचों की सं. X 2 + 1

(घ)	झुबाव जांच के लिए अनुमत समय (2 बार झुबाव जांच)	1 घंटा
(ङ)	ट्रिमिंग के लिए स्वीकृत समय	4 घंटे
(च)	लदाई के पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	30 मिनट (0.50 घंटा)
(छ)	सकल जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति दिन) (लदाई पूर्ण समय – लदाई शुरूआत समय – पत्तन लेखा पर विराम, और बरसात / एसओएफ के रूप में खराब मौसम	42000 टीपीडी

1.6.2 1.6.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों को अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

		मानदंड
(क)	लदाई निकासी के लिए लगे अधिक समय के लिए जुर्माना, डि-ब्लास्टिंग, अंतिम झुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट अन्य निकासियों के लिए लेवी।	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(ख)	उपर्युक्त 1.6.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदंडों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए
(ग)	उपर्युक्त मद 1.6.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त झुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए
(घ)	उपर्युक्त 1.6.1 (ङ) में विनिर्दिष्ट समय मानदंड की अधिकता में ट्रिमिंग के लिए लगने वाले अतिरिक्त समय के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग

1.6.3 1.6.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों को अर्जित करने के लिए प्रोत्साहन

		मानदंड	
		समय	दर
(a)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 1 घंटा (लदाई निकासी समय) : 1 घंटा (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (झुबाव जांच) + 4 घंटे (ट्रिमिंग) + 30 मिनट (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	6 घंटे 30 मिनट	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(b)	मौजूदा विदेशगारी पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 1 घंटा 30 मिनट (लदाई निकासी समय + 1 घंटा (झुबाव जांच) + 4 घंटे (ट्रिमिंग) + 30 मिनट (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	6 घंटे 30 मिनट	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए लगने वाले कम समय के लिए

टिप्पणियाँ:

- (i) पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र है, यदि 1.6.1 (छ) में विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित की जाती है।

1.7. लौह गुटिकाओं की लदाई के लिए अभियंत्रीकृत लौह अयस्क दर्थ (आईओबी) में कार्य कर रहे पोतों के लिए प्रोत्साहन, प्रोत्साहन

1.7.1 निकासी तथा लदाई के लिए कार्यनिष्ठादान मानदंड

क्र.सं.	गतिविधि	मानदंड
(क)	लदाई निकासी समय प्रारंभिक झुबाव सर्वेक्षण और अन्य दस्तावेजों सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) के समय से दिए गए लदाई निकासी तक	
	(i). वर्तमान तटीय पोत	60 मिनट
	(अर्थात् पहले से परिवर्तित)	
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशी पोत	60 मिनट
(ख)	डि ब्लास्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य
(ग)	हैच बदलने में लगने वाले समय की संख्या	
	(i). पेनामेक्स पोत	हैचों की सं. X 2 + 1

	(ii). हैंडीमेक्स / सुपरमेक्स	हैंचों की सं. X 2 + 1
(घ)	दुबाव जांच के लिए अनुमत समय (2 बार दुबाव जांच)	1 घंटा
(ङ)	लदाई के पूरा होने के समय से अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा
(च)	सकल जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति दिन) (लदाई पूर्ण समय – लदाई शुरुआत समय – पत्तन लेखा पर विराम, और बरसात / एसओएफ के रूप में खराब मौसम	42000 टीपीडी

1.7.2 1.7.1 में उपर्युक्त मानदंडों को अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना

		मानदंड
(क)	लदाई निकासी के लिए लगे अधिक समय के लिए जुर्माना, डिक्लास्टिंग, अंतिम दुबाव जांच और ऊपर यथा विनिर्दिष्ट अन्य निकासियों के लिए लेवी।	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(ख)	उपर्युक्त 1.7.1 (ग) में विनिर्दिष्ट मानदंडों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तनों के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए
(ग)	उपर्युक्त मद 1.7.1 (घ) की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त दुबाव जांच के लिए जुर्माने की वसूली	रु. 5000/- विनिर्दिष्ट 2 बार के बाद प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए

1.7.3 1.7.1 में उपर्युक्त कार्यनिष्ठादान मानदंडों को अर्जित करने के लिए प्रोत्साहन

		मानदंड	
		समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 45 मिनट (लदाई निकासी समय) + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	रु. 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल स्वीकृत समय = 1 घंटा 10 मिनट (लदाई निकासी समय + 1 घंटा (दुबाव जांच) + 1 घंटा (अंतिम निकासी पूरी करने के लिए)	3 घंटे	रु. 5000/- प्रति घंटा उपर्युक्त गतिविधियों के लिए लगा समय

टिप्पणियां:

(i). पोत प्रोत्साहन के लिए पात्र होता है, यदि 1.7.1 (च) में विनिर्दिष्ट औसत लदाई दर अर्जित करता है।

1.8. घाट 1.8.1 से कार्गो निकासित नहीं किए जाने के लिए जुर्माना योजना।

		मानदंड
क.	पोत के नौचालन से 4 घंटे बाद घाट से कार्गो की निकासी नहीं करने के लिए जुर्माना	रु. 3500/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग

”

10.2. उपर्युक्त प्रावधान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से लागू होते हैं और उसके बाद एक वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेंगे।

10.3. शुष्क बल्क / ब्रैक बल्क और परियोजना कार्गो के लिए प्रोत्साहन / जुर्माना योजना आधारित मौजूदा कार्यनिष्ठादान मानदंड की वैधता को इस प्राधिकरण द्वारा 01 अक्टूबर 2020 से संशोधित नए प्रावधानों के लागू होने तक विस्तारित किया माना गया है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 24th March, 2021

No. TAMP/49/2020-PPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust for revision of Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk and Project Cargo as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/49/2020-PPT

Paradip Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 16th day of March 2021)

This case relates to the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) vide its letter No. TD/TM/GEN-248/2858 dated 20 October 2020 for revision of Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk and Project Cargo.

2.1. Based on the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping on 16 June 2016, this Authority vide its Order no. TAMP/79/2017-PPT dated 3 October 2018 had approved the performance norm based incentive/ penalty in respect of handling dry bulk cargo at PPT. The said order also approved the performance based incentive/ penalty for steel/ break bulk/ project cargo. The said Order was notified in the Gazette of India on 14 November 2018 vide Gazette No. 419. Vide the said Order, the validity was prescribed upto 31 March 2019.

2.2. Subsequently, based on the proposal of PPT, this Authority vide its Order no. TAMP/55/2019- PPT dated 20 February 2020 had extended the validity of the performance norm based incentive/ penalty with effect from 01 April 2019 to 31 March 2020. While proposing extension of the validity of the performance norm based incentive/ penalty, the PPT had also proposed changes in few notes governing the levy of the performance norm based incentive/ penalty. The said Order was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 221.

2.3. Thereafter, on the ground that the performance norm based incentive/ penalty scheme for dry bulk / break bulk / project cargo for the period 2020-21 and beyond is being reframed, the PPT had sought extension of validity of the performance norm based incentive/ penalty fixed, for a period of 6 months from 01 April 2020 to 30 September 2020. Given that the validity of the existing Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk / Project Cargo of PPT had expired on 31 March 2020 and considering the time required for processing the proposal to be filed by PPT and in order to avoid a discontinuation of scheme w.e.f. 1 April 2020, this Authority vide its Order no. TAMP/55/2019-PPT dated 01 June 2020 extended the validity of the existing Performance Norm based Incentive/ Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk / Project Cargo of PPT for a period of six months i.e. from 1 April 2020 to 30 September 2020. Vide the said Order, the PPT was also advised to file its proposal for review of the performance norm based Incentive/ Penalty Scheme for Dry Bulk/ Break Bulk/ Project Cargo, for the period 2020-21 and beyond, latest by 30 June 2020.

3.1. In this backdrop, the PPT vide its letter No. TD/TM/GEN-248/2858 dated 20 October 2020 has come up with a proposal for revision of Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk and Project Cargo.

3.2. The main points made by PPT in its proposal dated 20 October 2020 are summarised below:

- (i). The scheme for Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk and Project Cargo the period 2020-21 and beyond has been prepared taking into account the allied infrastructure development of PPT and past performance, which has got the approval of the Board of Trustees vide Resolution No. 62/2020-21 in the Meeting held on 01.10.2020. The PPT has furnished the copy of Board Resolution approving the subject proposal.

(ii). Since the validity of the existing performance norm based incentive/ penalty in respect of handling of dry bulk cargo/ Break Bulk and Project Cargo at Paradip Port has expired on 30.09.2020 and in order to avoid discontinuation of the scheme w.e.f. 1 October 2020, it is also requested to extend the validity of the current scheme till revised scheme comes into effect.

(iii). The details of parcels handled conventionally at GCBs during the last three financial years, percentage of parcels levied penalty/ claimed incentive and the quantum of penalties levied and the incentive paid is as follows:

(a). Vessels/ Parcels handled conventionally at GCBs:

FY	Total Parcels handled	Incentive			Penalty		
		No. of parcels	Incentivized hour	Amount ₹ in crores	No. of parcels	Penalized hour	Amount ₹ in crores
2017-18	993	459 (46%)	8870	3.10	534 (54%)	8547	2.99
2018-19	822	518 (63%)	7280	2.55	304 (37%)	3765	1.32
2019-20	478	338 (71%)	4293	1.50	140 (29%)	1361	0.48
Total	2293	1315 (57%)	20443	7.16	978 (43%)	13673	4.79

(b). Vessels/ Parcels handled mechanically at CB:

FY	Incentive			Penalty		
	No. of parcels	Incentivized hour	Amount ₹ in crores	No. of parcels	Penalized hour	Amount ₹ in crores
2017-18	01	01	0.005	219	696	0.348
2018-19	71	96	0.048	223	388	0.194
2019-20	22	28	0.014	96	263	0.132
Total	94	125	0.063	538	1347	0.674

(c). Vessels/ Parcels handled mechanically at IOB:

FY	Incentive			Penalty		
	No. of parcels	Incentivized hour	Amount ₹ in crores	No. of parcels	Penalized hour	Amount ₹ in crores
2017-18	-	-	-	65	290	0.145
2018-19	21	21	0.011	85	253	0.127
2019-20	38	55	0.028	107	272	0.136
Total	59	76	0.038	275	815	0.408

(d). From the above, it is seen that during the past three years 2017-2020, out of the total 2293 vessels handled conventionally, 57% of vessels have qualified for incentives and the balance 43% of vessels have paid penalty.

- (e). In order to formulate the present proposal, the average productivity of best 70% parcels in different crane combinations as a reference point has been considered. In the event, the average productivity achieved by 70% best performing parcels is higher than the existing norm, the performance norm has been proposed for upward revision and if the average productivity achieved by 70% best performing parcels is lower than the existing norm, then the existing performance norm has been retained without any revision. The details of the performance norm is as follows:

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season		Ship-day productivity (in MT) Norms				
				Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair	Existing	22000	17400	15000	27000	22000
			70% best performance	24937	25294	18881	24043	17171
			Proposed	25000	25000	18500	27000	22000
		Monsoon	Existing	20000	16000	14000	27000	20000
			Proposed	23000	23000	17000	27000	20000
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair	Existing	15000	14000	12000	18000	15000
			70% best performance	17255	16873	13413	18763	13214
			Proposed	17000	16500	13000	18500	15000
		Monsoon	Existing	14000	13000	11000	18000	14000
			Proposed	15500	15000	12000	18500	14000
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair	Existing	14000	12000	10000	15000	13000
			70% best performance	18346	15897	11447	21074	15410
			Proposed	15000	13000	11000	18500	13500
		Monsoon	Existing	13000	11000	9000	15000	12000
			Proposed	14000	12000	10000	18500	12000

- (f). A comparison of penalty and incentive for the year 2019-20 (norm vis-à-vis proposed norm):

Parcel Type	Prevailing Norm		Proposed Norm	
	No. of parcels	Total amount (excl. GST)	No. of parcels	Total amount (excl. GST)
Incentive	338 (70.71%)	15025500	240 (50.20%)	7283500
Penalty	140 (29.29%)	4763500	238 (49.80%)	8613500
Total	478	10262000 (revenue loss to PPT)	478	1330000 (revenue gain to PPT)

3.3. Based on the above submission, the PPT has sought the approval for the following:

“1. Performance norm based Incentive/ Penalty in respect of handling Dry bulk / Break Bulk cargo at Paradip Port Trust

1.3 Performance norms for Dry Bulk handling conventionally:-

Existing:

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season (*)	Ship-day productivity (in MT) Norms				
			Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless	2 or above	Fair (*)	22000	17400	15000	27000	22000

(GL)/ Geared (G) vessels		Monsoon (*)	20000	16000	14000	27000	20000
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	15000	14000	12000	18000	15000
		Monsoon (*)	14000	13000	11000	18000	14000
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	14000	12000	10000	15000	13000
		Monsoon(*)	13000	11000	9000	15000	12000

Proposed:

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC /Ship crane	Season (*)	Ship-day productivity (in MT) Norms				
			Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair (*)	25000	25000	18500	27000	22000
		Monsoon (*)	23000	23000	17000	27000	20000
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	17000	16500	13000	18500	15000
		Monsoon (*)	15500	15000	12000	18500	14000
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	15000	13000	11000	18500	13500
		Monsoon(*)	14000	12000	10000	18500	12000

(*) Fair Season: October to May and Monsoon Season: June to September

“Methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels operated with multiple HMC and Geared vessels having multiple consignment / multiple parties at conventional berths

(1). Gearless vessels with Multiple HMC:

- (i). If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.
- (ii). If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's operated simultaneously and the norms as applicable to 1 HMC will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled is less than the normative quantity. The applicable for 1 HMC to calculate less stay/overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive/ penalty i.e. @ ₹ 3500 per hour or part thereof.

Proposed Method	
Parcel Size (in MT):	39972
Commodity:	C. Coal
Parcel Commencement:	08-12-18 02:15

Parcel Completion:	10-12-18 17.00		
Stay at Berth(Hr):	62.75		
HMC used	2		
HMC Engagement (in nos)	Actual Duration of Engagement (Simultaneous opn. Hr)	Norm Applied	Projected Qty. to be handled
2	28.50	22000	26125
1	30.75	15000	19219
Total Projected Qty (MT):	45344		
Actual Qty Handled (MT):	39972		
Less Qty (MT):	-5371.75		
Penal Hr w.r.t 1 HMC Norm:	8.59		
Penalty Amount (₹.)*	31500		

N.B. Penalty/ incentive will be calculated considering 1 HMC Norm

- (2). Geared vessel having multiple consignment/multiple parties' cargo operating with HMC:

In case of geared vessels having multiple consignment / multiple parties cargo use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable fore geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.

N.B:

(*) Total operation hour of the vessel = Date & Time of Completion of loading / discharge operation – Date & Time of commencement of loading / discharge operation – Stoppage times on Port Account (**)

(**) Stoppages on Port Account:

- a. Shifting / warping of vessel on Port Account.
- b. Inclement weather
- c. Breakdown of Cranes
- d. Stoppage of HMC due to operational reasons like passing of other HMC as per PPT requirement.

(*) In order to retrieve timestamp data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts (SOF) will be referred. In case of non-availability of required date from SOF, the data available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty.

”

1.2. Performance norms for Steel/ Break Bulk / Project Cargo handling conventionally:-

Cargo	Ship-day Productivity Norms (in MT) Norms for F.Y. 2019-20	Ship-day Productivity Norms (in MT) Norms for F.Y. 2020-21
HR Coil and other unit weight more than 5 T	6000	

Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less)	2000	No change proposed
Project Cargo	1000	

1.3. The incentive or penalty for Dry and Break Bulk or Project cargo handled at conventional berths:

- 1.3.1 Steamer Agents to submit the 'Vessel Planning' prior to berthing of the vessel.
- 1.3.2. The stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 59,830 tonnes of coking coal, the stipulated time of stay of vessel will be 103 hours i.e. $59830 \text{ tonnes} \div 14000 \text{ tonnes per day} \times 24 \text{ hours} = 102.56 \text{ hrs} = 103 \text{ hours}$.
- 1.3.3 The penalty of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- 1.3.4. If the stayal of vessel at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹. 7000/- (₹. 3500*2) and vice versa in case of penalty.
If the stayal of vessel on account of stevedores at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹. 7000/- (₹. 3500*2) and vice versa in case of penalty.
- 1.3.5. Methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels operated with multiple HMC and Geared vessels having multiple consignments / multiple parties at conventional berths.

1.3.5.1 Gearless vessels with Multiple HMC:

- 1.3.5.1.1. If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.
- 1.3.5.1.2. If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled will be divided by the norm applicable for 1 HMC to calculate less stay / overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive/ penalty i.e. @ ₹ 3500 per hour or part thereof.

1.3.5.2. Geared vessel having multiple consignment / multiple parties' cargo operating with HMC:

In case of geared vessels having consignment / multiple parties' cargo, use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable fore geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.

Note:

(*) Total operation hour of the vessel = Date & Time of Completion of loading / discharge operation – Date & Time of commencement of loading / discharge operation – Stoppage times on Port Account / weather as under 1.3.6.

- 1.3.5.3. In order to retrieve data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts ((SOF) of the vessel will be referred. In case of non-availability of required date from SOF, the date available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty.
- 1.3.6. The period for which the vessel operation is affected due to the following limited port-related or weather- related issues will be deducted from the actual time of stay of vessel at berth for arriving the incentive/ penalty scheme for handling Dry and Break Bulk cargo at conventional berths:
 - (a). Break down/ non-availability of cranes to be provided by Port at berth.
 - (b). Rain and inclement weather as indicated in the Statement of Facts (SOF)
 - (c). Foreign materials due to manual shifting of cargo to Mechanical Coal Handling Plant (MCHP)
 - (d). Shifting of vessel on account of Port.
 - (e). Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of Port. i.e. Pilot/ tug unavailability, and tidal conditions.
 - (f). The time lost due to stoppage of work for any reasons other than the above (a). to (e). to be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board.
- 1.3.7. Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the Stevedores indent Port resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- 1.3.8. The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading / unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading / unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/ importer/ exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) till the ship gears is / are made operational.
- 1.3.9. In case the geared vessels engage HMC in loading / unloading operation to supplement the vessel gears for any reason, the productivity norm applicable to geared vessels to be considered as the productivity norms of such vessels.
- 1.3.10. In case of vessels using multiple HMCs to achieve better efficiency, the incentive / Penalty to be calculated as per the method of calculation prescribed under 1.3.5.
- 1.3.11. Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, PPT reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- 1.3.12. The above incentive/ penalty will not be applicable in respect of vessels operating at CQ-3 and IOB manually with vessel crane considering less wharf space and constraint in movement of IPT dumpers due to existing mechanized facilities.
- 1.3.13. PPT may review the productivity norms on quarterly basis and revise the same, if required, based on local conditions and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by Ministry.
- 1.3.14. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Fair Season and performance norms as specified at clause 1.2 in respect of Break Bulk cargo handled conventionally will be effective from 15 January 2017.
- 1.3.15. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Monsoon will be effective from 01 June 2017.
- 1.3.16. The penalty/ incentive norms as specified at clause 1.3 will be effective from 15 January 2017.

1.3.17. Stevedores are not engaged by Shippers/Exporters at mechanical berths i.e., CB 1, CB 2 and IOB for cargo loading operation, which are operated by PPT. As far as payments of charges are concerned, the Steamer Agents make payment towards vessel related charges and concerned Shippers / Exporters make payment towards cargo related charges. At these berths, the productivity mainly depends on the deballasting capacity of vessels, loading rate accepted by vessel, time taken for opening of hatches, number of hatch changes and draft checks etc. and therefore it is decided to pay / recover incentive / penalty from the Steamer Agents.

1.4. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Coal berths CB1 & CB2

1.4.1. Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)		No Change
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes	
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes	
(b)	Time allowed for de ballasting		
	(i). Panamax Vessel	Nil	
	(ii).Handymax/Supramax	1 hour	
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes		
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	

1.4.2 Performance norms for Average Loading Rate

Sl. No.	Vessel Type	Existing Performance Norm for F.Y. 2019-20	Proposed Performance Norms for F.Y. 2020-21
		(Tonnes per hour) Total Qty. Loaded / Time Taken (Berthing to Completion)	(Tonnes per hour) Total Qty. Loaded / Time Taken (Berthing to Completion)
(a).	(i) Panamax vessel	3000	

	(ii) Handymax/ Supramax Vessel	2500	No Change
--	-----------------------------------	------	-----------

1.4.3 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

		Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof	No Change
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.4.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.4.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	

1.4.4. Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

		Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21		
		Time	Rate	Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr. (draft check) + 1 hr. (Completion to Final Clearance)	3 hr.	₹5,000/- per hour or part thereof	No Change	
(b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr. (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr. (Completion to Final Clearance)	4 hr.			
(c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr. 10 min (Loading clearance time) + 1 hr.(draft check) + 1 hr. (Completion to Final Clearance)	3 hr.			
(d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax/Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr. 10 min (Loading clearance time) + 1 hr. (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr. (Completion to Final Clearance)	4 hr.			

Notes :

- (i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.4.2 is achieved.
- (ii). Incentive Scheme is not applicable for up-topping vessels.

1.5. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Coal Loading

1.5.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No.	Activity	Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
	Loading Clearance time		
(a)	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)		No Change
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes	
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes	
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil	
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes		
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii). Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	24000TPD	

1.5.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

	Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
(a)	₹ 5,000/- per hour or part thereof	No change
(b)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	

	above stipulated norms at 1.5.1 (c)		
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.5.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	

1.5.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

		Existing Norms for F.Y. 2019-20		Proposed Norms for F.Y. 2020-21	
		Time	Rate	Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	2 hr.	Rs.5000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	No Change	
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.			

Notes:

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.5.1(f) is achieved.

1.6. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Ore Loading

1.6.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
(a)	Loading Clearance time (a) From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)		No Change
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes	
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes	
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil	
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes		
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	

(e)	Time allowed for Trimming	4 hour	
(f)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	30 minutes (0.50 hr)	
(g)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000TPD	

1.6.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

		Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof	
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.6.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.6.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	No change
(d)	Levy of penalty for additional time taken for trimming in excess of time norm stipulated at 1.6.1 (e)	₹ 5,000/- per hour or part thereof	

1.6.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

		Existing Norms for F.Y. 2019-20		Proposed Norms for F.Y. 2020-21
		Time	Rate	
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 1 hour (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 min	Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	No Change
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 30 minutes (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 min		

Notes :

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.6.1 (g) is achieved.

1.7. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Pellets Loading

1.7.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020- 21
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)		No change
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes	
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes	
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil	
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes		
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii). Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for Trimming	1 hour	
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000TPD	

1.7.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

		Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020- 21
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof	No changes
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at	₹ 5,000/- for each additional	

	1.7.1 (c)	hatch change.	
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.7.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	

1.7.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

		Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.	No Change

Notes :

- (i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.7.1(f) is achieved.

1.8. Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf 1.8.1.

		Existing Norms for F.Y. 2019-20	Proposed Norms for F.Y. 2020-21
a.	The penalty for non-evacuation of cargo from wharf after 4 hours from sailing of the vessel.	Rs. 3500/- per hour or part thereof.	No Change

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of PPT dated 20 October 2020 was forwarded to the concerned users/ user organisations seeking their comments. None of the users/ user organizations except Paradip Port Stevedores Association (PPSA) has furnished its comments. The comments of PPSA vide its letter dated 15 November 2020 and 15 December 2020 were forwarded to PPT seeking its comments. The PPT vide its emails dated 17 December 2020 and 9 January 2021 has responded.

5. Based on a preliminary scrutiny of the PPT proposal, additional information/ clarification were sought from PPT vide letter dated 18 December 2020. The PPT has responded vide its email dated 9 January 2021. The information/ clarification sought and reply of PPT thereon are as follows:

Sr. no.	Information / clarification sought by us	Reply of PPT
(i).	The PPT in Annexure -IV forming part of its proposal dated 20 October 2020 has furnished a statement indicating the existing approved performance norms, 70% best performance and the proposed norms for broad dry bulk cargo groups viz.	

	<p>coal, flux, coke, Iron ore/ pellets and other dry bulk. On perusal of the Board Agenda attached to the proposal, it is seen to have mentioned that average productivity of the best 70% parcels of different groups (i.e. different crane combination) was taken as a reference for the proposed revision of norms. In case the average productivity achieved by 70% best performing parcels is higher than the existing norms, the performance norms have been proposed upwards, and if the average productivity achieved by 70% best performing parcels is lower than the existing norms, the performance norms is proposed to be retained without any revision. In this regard, the PPT to furnish the following information / clarification:</p>																					
(a.)	<p>The basis for considering the Best performance at 70% and not considering any other high performance level to be explained.</p>	<p>MoS vide its letter no. PD-25021/14/2016-PD-II dtd. 21.04.2016 endorsing the policy paper of BCG (Project Unnati) wherein it is suggested to increase the norms up on achievement of 60%-70% of set norms.</p> <p>TAMP, vide case No. TAMP/79/2017-PPT, suggested that PPT may file new Productivity Norm on achievement of productivity Norms by 70% of vessels and improvement of infrastructural bottlenecks.</p> <p>During the period from January 2017 (date of implementation of productivity norms for dry bulk cargo vessels), PPT has taken up several infrastructure development works like widening /concreting of roads, improvement of illumination by installing additional lighting towers, widening of water drains etc. The detailed list of completed projects is furnished by PPT.</p> <p>The statistics on productivity norms achieved by different vessels carrying dry bulk cargo is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fin Year</th> <th>Total No of Parcel</th> <th>Parcels Crossed Performance Norm (Incentivized)</th> <th>Parcels Not Crossed Performance Norm (Penalized)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017-18 *</td> <td>993</td> <td>46 %</td> <td>54 %</td> </tr> <tr> <td>2018-19</td> <td>822</td> <td>63 %</td> <td>37 %</td> </tr> <tr> <td>2019-20</td> <td>478</td> <td>71 %</td> <td>29 %</td> </tr> <tr> <td>2020-21 (Jul-Sep) Provisional</td> <td>145</td> <td>73 %</td> <td>29 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Date of Inception of the Policy was 15.01.2017</p> <p>During the last 3 F.Ys, PPT has paid ₹ 7.16 Crore Incentive as against ₹ 4.79 Crore collected as penalty.</p> <p>Since, more than 70% of parcels have achieved the productivity norms and several infrastructure development works have been completed in the meantime, it was felt appropriate to enhance the norms. In this regard, a thorough scrutiny of the performance</p>	Fin Year	Total No of Parcel	Parcels Crossed Performance Norm (Incentivized)	Parcels Not Crossed Performance Norm (Penalized)	2017-18 *	993	46 %	54 %	2018-19	822	63 %	37 %	2019-20	478	71 %	29 %	2020-21 (Jul-Sep) Provisional	145	73 %	29 %
Fin Year	Total No of Parcel	Parcels Crossed Performance Norm (Incentivized)	Parcels Not Crossed Performance Norm (Penalized)																			
2017-18 *	993	46 %	54 %																			
2018-19	822	63 %	37 %																			
2019-20	478	71 %	29 %																			
2020-21 (Jul-Sep) Provisional	145	73 %	29 %																			

		<p>of all dry bulk cargo vessels was done by the Port. It is observed that several vessels carrying coal, lime stone and other flux materials have excelled the performance norm by a big margin and earned hefty amount of incentive. At the same time, some vessels in the category could not achieve the norm and paid penalty, mainly due to their operational inefficiencies. In certain category, like Iron Ore with 2 HMCs, many vessels could not achieve the norm.</p> <p>After making a detailed deliberation and on collective application of mind, it was decided to take average productivity of best 70% vessels as a yard stick to fix new norm. It may be appreciated that the average productivity of 70% of best performing vessels is quite achievable and is a logical yardstick since it represents 70% of entire population.</p> <p>So, in view of this, PPT has considered 70% best performance parcels average for escalating of Productivity Norm.</p>																																										
(b).	<p>The PPT is generally seen to have proposed higher norms as compared to the level of 70% best performance. However, in the case of the Geared vessels (Ship cranes) as per the table given below, the proposed norms are seen to be kept far below than the 70% best performance levels. The PPT to review and revise the said proposed norms at the level of 70% best performance.</p> <table border="1" data-bbox="235 1102 801 1571"> <thead> <tr> <th colspan="6">Geared (G) vessels</th> </tr> <tr> <th colspan="6">Fair season</th> </tr> <tr> <th>Existing</th> <th>Coal</th> <th>Flux</th> <th>Coke</th> <th>Iron ore</th> <th>Other Dry Bulk</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>14000</td> <td>12000</td> <td>10000</td> <td>15000</td> <td>13000</td> </tr> <tr> <td>70% Best Performance</td> <td>18346</td> <td>15897</td> <td>11447</td> <td>21074</td> <td>15410</td> </tr> <tr> <td>Proposed Norm</td> <td>15000</td> <td>13000</td> <td>11000</td> <td>18500</td> <td>13500</td> </tr> <tr> <td>Difference</td> <td>3346 (-18%)</td> <td>2897 (-18%)</td> <td>447 (-4%)</td> <td>2574 (-12%)</td> <td>1910 (-12%)</td> </tr> </tbody> </table>	Geared (G) vessels						Fair season						Existing	Coal	Flux	Coke	Iron ore	Other Dry Bulk		14000	12000	10000	15000	13000	70% Best Performance	18346	15897	11447	21074	15410	Proposed Norm	15000	13000	11000	18500	13500	Difference	3346 (-18%)	2897 (-18%)	447 (-4%)	2574 (-12%)	1910 (-12%)	<p>While considering the best 70% parcels for framing the proposed productivity norm, there was a deviation encountered in case of geared vessels where the average productivity norm of best 70% performing vessel exceeds the average productivity norm for 1 HMC group. Productivity of such type of operations (HMC with Ship crane) is more than 1 HMC Norm. It has happened in some geared vessels, HMCs worked with ship crane, in several instances, as supplement to achieve better productivity and faster turnaround of the vessel. The achieved productivity in case of geared vessel, doesn't truly represent the productivity of gears of the vessel since HMCs were engaged partially. Hence PPT has proposed the Ship cranes Norm, which is less than the 1 HMC Norm.</p> <p>The Authority is requested to take cognizance of the above aspect and consider the norms for this category as proposed by the Port.</p>
Geared (G) vessels																																												
Fair season																																												
Existing	Coal	Flux	Coke	Iron ore	Other Dry Bulk																																							
	14000	12000	10000	15000	13000																																							
70% Best Performance	18346	15897	11447	21074	15410																																							
Proposed Norm	15000	13000	11000	18500	13500																																							
Difference	3346 (-18%)	2897 (-18%)	447 (-4%)	2574 (-12%)	1910 (-12%)																																							
(c).	The information regarding 70% best performance considered for the period from 2017-18 to 2019-20 in respect of Monsoon Season to be furnished.	The information regarding 70% best performance considered for the period from 2017-18 to 2019-20 in respect of Monsoon Season is furnished by PPT.																																										
(d).	The reasons for not achieving the existing prescribed performance norms in respect of some commodity groups viz. Iron ore/ Pellets & other dry bulk being handled by Gearless or Geared vessels (2 or above) and dry bulk cargo being handled by Geared vessels (1 HMC) to be clarified.	<p>Basically the group of cargo mainly Iron ore/ Iron ore pellet are coming under export cargo, which are loaded into ships.</p> <p>During the loading operation, the stevedores have to transport the cargo to the berth from the respective plots through dumpers for loading into the vessel. The engagement of dumpers is in the scope of stevedores. It has been observed that the stevedores are not providing adequate dumpers for movement of cargo from plot to berth and the dumpers usually start the transportation work late in beginning of shifts and break early at the</p>																																										

		end of shifts. In this type operation, HMCs are idle most of the time at beginning /end of shifts due to insufficient cargo at the feeding point on the wharf. Hence the existing prescribed norms could not be achieved in case of Iron Ore / pellet group.																				
(ii).	The PPT has furnished a statement indicating the existing approved performance norms, 70% best performance and the proposed norms for broad dry bulk cargo groups viz. coal, flux, coke, Iron ore/pellets and other dry bulk. However, no such information is seen to have been furnished by the Port in respect of Break bulk cargo. The PPT to furnish the similar information indicating the productivity achieved during the Financial years 2017-18 and 2019-20 in respect of break bulk cargo especially with regard to HR Coil and other unit weighing more than 5T, Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less and Project Cargo.	<p>Information indicating the productivity achieved during the Financial years 2017-18 and 2019-20 in respect of break bulk cargo especially with regard to HR Coil and other unit weighing more than 5T, Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less and Project Cargo is as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Season</th> <th colspan="4">Ship day productivity (in MT)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Project cargo</th> <th>Steel cargo (unit weight < 5 tonne)</th> <th>Steel cargo (unit weight > 5 tonne)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fair/ Monsoon</td> <td>Existing</td> <td>1000</td> <td>2000</td> <td>6000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>70% best performance</td> <td>860</td> <td>3004</td> <td>10734</td> </tr> </tbody> </table> <p>No modification in the productivity norm for break bulk cargo is proposed as because at present break bulk cargo is being handled at PICT berth.</p>	Season	Ship day productivity (in MT)					Project cargo	Steel cargo (unit weight < 5 tonne)	Steel cargo (unit weight > 5 tonne)	Fair/ Monsoon	Existing	1000	2000	6000		70% best performance	860	3004	10734	
Season	Ship day productivity (in MT)																					
		Project cargo	Steel cargo (unit weight < 5 tonne)	Steel cargo (unit weight > 5 tonne)																		
Fair/ Monsoon	Existing	1000	2000	6000																		
	70% best performance	860	3004	10734																		
(iii).	The PPT to explain the reason for not proposing any increased norms with reference to break bulk cargo, over the existing ship day productivity norms, at Sl. No. 1.2 of the proposed SOR.	<p>As per concession agreement signed with PICT (Paradip International Cargo Terminal) a new multipurpose clean cargo berth is developed and operated on PPP basis by PICT. All the Break bulk cargo are handled exclusively at the multipurpose clean cargo berth.</p> <p>In view of the above, PPT has not proposed any change in the existing Norm.</p>																				
(iv).	The PPT to furnish the productivity achieved in terms of Gross Ship Output Per Day (OSBD) in respect of vessel handled at Mechanized coal berth (CB1 and CB2), Mechanized Iron ore berth (IOB) for coal loading, Mechanized Iron berth (IOB) for iron ore loading, Mechanized Iron berth (IOB) for Iron Pellets loading separately during the Financial years 2017-18 to 2019-20 to substantiate retaining the existing norms.	<p>Productivity (OSBD) achieved during F.Y. 2017-18 to 2019-20 is furnished below: In MT.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Berth (Commodity)</th> <th>2017-18</th> <th>2018-19</th> <th>2019-20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CB-1 & CB-2</td> <td>46,754</td> <td>49,033</td> <td>43,650</td> </tr> <tr> <td>IOB-IRON ORE</td> <td>19,293</td> <td>21,841</td> <td>25,033</td> </tr> <tr> <td>IOB-IRON PELLET</td> <td>30,256</td> <td>28,664</td> <td>34,040</td> </tr> <tr> <td>IOB-THERMAL COAL</td> <td>20,948</td> <td>24,140</td> <td>11,719</td> </tr> </tbody> </table>	Berth (Commodity)	2017-18	2018-19	2019-20	CB-1 & CB-2	46,754	49,033	43,650	IOB-IRON ORE	19,293	21,841	25,033	IOB-IRON PELLET	30,256	28,664	34,040	IOB-THERMAL COAL	20,948	24,140	11,719
Berth (Commodity)	2017-18	2018-19	2019-20																			
CB-1 & CB-2	46,754	49,033	43,650																			
IOB-IRON ORE	19,293	21,841	25,033																			
IOB-IRON PELLET	30,256	28,664	34,040																			
IOB-THERMAL COAL	20,948	24,140	11,719																			
(v). (a)	The PPT to explain the reasons for not proposing any increased improved performance norms for average loading rate of Panamax and Handymax/ Supramax vessels, at Sl. No. 1.4.2. of the proposed SOR.	<p>Actual loading rate of Panamax and Handymax / Supramax vessels at MCHP is given below:</p> <p style="text-align: right;">(in MT)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">Existing Loading Rate</th> <th colspan="3">Actual Loading Rate</th> </tr> <tr> <th>2017-18</th> <th>2018-19</th> <th>2019-20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Existing Loading Rate	Actual Loading Rate			2017-18	2018-19	2019-20												
	Existing Loading Rate	Actual Loading Rate																				
		2017-18	2018-19	2019-20																		

		Panamax	3000	1952	2107	1935	
		Handymax / Supramax	2500	1901	1951	1683	
Since the average loading rates during the last three financial years are below the approved loading rate of Panamax, Handymax/ Supramax vessels, no change is proposed.							
(v). (b)	The actual loading rate of the Panamax and Handymax/ Supramax vessels separately during the each of the years 2017-18 to 2019-20, to be furnished.	Actual loading rate of Panamax and Handymax / Supramax vessels at MCHP is given below: (in MT)					
		Vessel Type	2017-18	2018-19	2019-20		
		Panamax	1952	2107	1935		
		Handymax/ Supramax	1901	1951	1683		
(vi).	The PPT has proposed a norm of 1 hour for time allowed for Trimming for clearance and loading at Mechanized Iron Ore Berth (IOB) for Iron Ore pellets loading at Section 1.7.1, Item (d) in proposed SOR. However, at Section 1.7.2 item (c) given therein below, it is seen that PPT has erroneously drawn reference for levy of penalty for Draught Check at Item (d). Since the nomenclature at Section 1.7.1 Item (d) and 1.7.2 item (c) appear to be inconsistent, the PPT to rectify the same.	This was a typographical error, which may be replaced as given below:					
		Clause No.	Description	Proposed			
		1.7.1 (d)	Time allowed for Trimming: 1 Hr	Time allowed for draft check (2 times draught check) : 1 Hr			

6. In view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the then Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a joint hearing on the case in reference was held on 22 December 2020 through Video Conferencing. The PPT has made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the PPT and the users have made their submissions.

7. As advised in the joint hearing, the PPSA vide its letter dated 28 December 2020 has furnished its additional comments on the proposal in reference. The additional comments of PPSA was forwarded to PPT for its comments. The PPT vide its email dated 9 January 2021 has responded.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made during the joint hearing will be sent separately to the port and relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The then Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 had issued the Berthing Policy laying down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports and to institute penalties and incentives tied to the performance norms. Based on a proposal filed by the Paradip Port Trust (PPT), this Authority vide its Order no. TAMP/79/2017-PPT dated 3 October 2018 had approved the performance norm based incentive/ penalty in respect of handling dry bulk cargo as well as for handling steel/ break bulk/ project cargo. After the validity prescribed vide the said Order expired on 31 March 2019, this Authority extended the validity upto 31 March 2020 and also made changes in few notes governing the levy of the performance norm based incentive/ penalty, as proposed by the Port. Thereafter, the validity was again extended for a period of six months i.e. from 1 April 2020 to 30 September 2020. In this backdrop, the PPT has now come up with a proposal for review of the performance norm based incentive/ penalty scheme for both dry bulk cargo and break bulk cargo

taking into account the allied infrastructure development and past performance of PPT. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.

- (ii). The PPT has filed its proposal in October 2020. The proposal seeks approval for the Performance norm based Incentive/ Penalty, in respect of handling Dry Bulk Cargo by Ship's cranes and Harbour Mobile Cranes (HMCs) at PPT and in respect of conventional handling of steel, break bulk cargo and Project cargo. The said proposal alongwith the information furnished by the PPT during the processing of the case has been considered in this analysis.
- (iii).
 - (a). The PPT in its proposal has brought out that the existing Performance norm based Incentive/ Penalty Scheme was framed taking into consideration the infrastructural bottlenecks of PPT. Thereafter, there have been considerable improvements in the infrastructure like construction of concrete roads, wider drains, installation of more high mast towers etc.
 - (b). Clause 7.2 of the Berthing Policy Guidelines of 2016, stipulates that if more than 60%-70% of ships are achieving the set-norms then the port should increase the norms. Thus, the PPT, in order to formulate its present proposal has reported to have considered the average productivity of best 70% parcels in different groups (i.e. crane combinations) as a reference point. In the event, the average productivity achieved by 70% best performing parcels is higher than the existing norm, the performance norm is reported to have been proposed for upward revision and if the average productivity achieved by 70% best performing parcels is lower than the existing norm, the existing performance norm is reported to have been retained by the port without any revision.
 - (c). A comparative statement of the existing performance norm, the average productivity of best 70% parcels and the proposed performance norm in respect of all the dry bulk cargo, as furnished by PPT is given below:

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season		Ship-day productivity (in MT) Norms				
				Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair	Existing	22000	17400	15000	27000	22000
			70% best performance	24937	25294	18881	24043	17171
			Proposed	25000	25000	18500	27000	22000
		Monsoon	Existing	20000	16000	14000	27000	20000
			70% best performance	22792	22373	17269	22489	12751
			Proposed	23000	23000	17000	27000	20000
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair	Existing	15000	14000	12000	18000	15000
			70% best performance	17255	16873	13413	18763	13214
			Proposed	17000	16500	13000	18500	15000
		Monsoon	Existing	14000	13000	11000	18000	14000
			70% best performance	16909	18570	13553	18275	10791
			Proposed	15500	15000	12000	18500	14000
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair	Existing	14000	12000	10000	15000	13000
			70% best performance	18346	15897	11447	21074	15410
			Proposed	15000	13000	11000	18500	13500
		Monsoon	Existing	13000	11000	9000	15000	12000
			70% best	14275	14938	9529	16842	9189

			performance					
			Proposed	14000	12000	10000	18500	12000

- (d). From the above table it can be seen that when the average productivity achieved by 70% best performing parcels is higher than the existing performance norm, the PPT has proposed performance norms closer to the higher level of productivity achieved by the Port. Whereas, when the average productivity achieved by 70% of parcels is lower than the existing norm, then the port has proposed to continue with the existing norm.
- (e). However, in the case of the Geared vessels (Ship cranes), the proposed performance norms are seen to have been proposed far below than the 70% best performance levels. In this regard, the PPT has clarified that in several instances at the time of deployment of Ship Cranes, HMCs have also been deployed along with the ship cranes, so as to achieve better productivity and to enable faster turnaround of the vessel. As a result, the achieved productivity in case of geared vessel, does not truly represent the productivity of gears of the vessel. Thus, the productivity norm proposed by the PPT is seen to be marginally higher than the existing performance norms relating to the Ship cranes.
- (f). From the above table, it can also be seen that in respect of some commodity groups viz. Iron ore/ Pellets & other dry bulk being handled by Gearless or Geared vessels (2 or above) and dry bulk cargo being handled by Geared vessels (1 HMC), the existing prescribed performance norms have not been achieved. In this regard, the port has reasoned that the said cargo are mainly export cargo, which requires them to be transported to the berth from the respective plots through dumpers for loading into the vessel. In the absence of sufficient number of dumpers being made available by Stevedores and due to the inefficiency in the use of dumpers, the HMCs are reported to be idle most of the time due to insufficient cargo at the feeding point on the wharf. Thus, the port has requested to take cognizance of the above aspect and consider the norms for this category as proposed by the Port.
- (g). The users like Paradip Port Stevedores Association (PPSA), NTPC Tamilnadu Energy Company Limited, Orrisa Stevedoring Limited and Tamilnadu Generation And Distribution Corporation Limited have requested to continue with the existing penalty/incentive scheme for a further period of one year i.e. upto 31 March 2022 and have requested the port to review the norms thereafter. The PPSA has stated that during 3 years period (15.1.2017 to 22.3.2020), 57% parcels have qualified for incentive and 43% parcels were penalized. Taking 70% best performing parcels from 57% is a deviation from the principle of 70% achievement.
- In this regard, the port has stated that the existing Performance norm based Incentive/Penalty Scheme was framed taking into consideration the infrastructural bottlenecks of PPT. Thereafter, there have been considerable improvements in the infrastructure like construction of concrete roads, wider drains, installation of more high mast towers etc. It is seen from the statistics furnished by PPT that more than 70% parcels have crossed performance norms during the year 2019-20 and 2020-21 (July-Sept.) and thus brought out the growth trend mainly due to infrastructure developments. As such, the port has felt it necessary to revise the Performance Scheme in respect of handling dry bulk cargo conventionally. The port has also stated that during the last 3 financial years, it has paid ₹ 7.16 Crores as Incentive to the users as against ₹ 4.79 Crores collected as penalty. Thus, the port is of the view that several vessels carrying coal, lime stone and other flux materials have excelled the performance norm by a big margin and earned hefty amount of incentive and that whereas, at the same time, some vessels have not achieved the norms and paid penalty, mainly due to their operational inefficiencies.
- (h). Considering the above position and taking cognizance of the operational constraints as bought out by the PPT and also considering that the productivity norms as proposed by the Port is more than the average productivity achieved by the port in the past three years and given that the proposal of the port has the approval of the Board of Trustees of the port, the proposal of PPT for prescription of the performance norms for the various dry bulk cargo items viz., Coal, Flux, Coke, Iron Ore/ Pellet and Other Dry bulk cargo, for the fair season as well as the monsoon season is approved, as proposed by the Port.
- (iv). As regards break bulk cargo viz., HR Coil and other unit weighing more than 5 Tonne, Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weighing 5 Tonne or less) as well as Project Cargo, the PPT has not proposed any change in the existing Performance Norms. In this regard, the port has stated that since all the Break bulk cargo are handled

exclusively at the new multipurpose clean cargo berth, as per the Concession Agreement entered between PPT and PICTPL (Paradip International Cargo Terminal Private Limited), it has not proposed any change in the existing performance Norm.

In this regard, it is relevant here to mention that the berthing policy is applicable only for dry bulk cargo. However, based on the proposal of the port earlier, performance norm based incentive/penalty scheme was prescribed in respect of Break bulk cargo as well. Thus, even though no improvement in performance norms has been proposed by the port in respect of the break bulk cargo and project cargo, this Authority is inclined to rely upon the judgment of the port to continue with the existing performance norms as proposed by the Port.

- (v). Similarly, the PPT has not proposed any increase in the performance norms for average loading rate of Panamax and Handymax/ Supramax vessels working at Mechanised Coal berths CB1 and CB2 on the ground that the average loading rate during the last three financial years are below the existing loading rate of Panamax, Handymax/ Supramax vessels. The PPT has furnished statistics in support of its reasoning. In view of the above, this Authority is inclined to rely upon the judgment of the port to continue with the existing loading rate of Panamax and Handymax/ Supramax vessels, as proposed by the Port.
- (vi). Except for the changes in the performance norms for the various dry bulk cargo items, as discussed in the earlier preceding paragraphs, the PPT has proposed to retain all the other existing parameters and the conditionalities governing the levy of the performance norm based incentives and penalties.
- (vii). The port has not quantified the financial impact of the proposed tariff arrangement. Given that the proposal of the port is in the nature of levy of penalties/ incentives on account of performance/ over stay of vessel/ early evacuation of cargo from the berth and is dependent on the performance of the ship, it may not be possible for the port to ascertain the financial impact of the proposed tariff arrangement.
- (viii). Order of this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. Accordingly, in the instant case, the proposed provisions shall come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall remain valid for a period of one year thereafter. In the meanwhile, the validity of the existing Performance Norm based Incentive/ Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk and Project Cargo is deemed to have been extended by this Authority with effect from 01 October 2020 till such time, the revised new provisions come into force.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves the incorporation of the following provisions in the existing Scale of Rates of PPT:

“1. Performance norm based Incentive/ Penalty in respect of handling Dry bulk / Break Bulk cargo at Paradip Port Trust

1.2 Performance norms for Dry Bulk handling conventionally:-

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season (*)	Ship-day productivity (in MT) Norms				
			Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair (*)	25000	25000	18500	27000	22000
		Monsoon (*)	23000	23000	17000	27000	20000
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	17000	16500	13000	18500	15000
		Monsoon (*)	15500	15000	12000	18500	14000
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	15000	13000	11000	18500	13500
		Monsoon (*)	14000	12000	10000	18500	12000

(*) Fair Season: October to May and Monsoon Season: June to September

Methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels operated with multiple HMC and Geared vessels having multiple consignment / multiple parties at conventional berths

(1). Gearless vessels with Multiple HMC:

- (i). If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.
- (ii). If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's operated simultaneously and the norms as applicable to 1 HMC will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled is less than the normative quantity. The applicable for 1 HMC to calculate less stay / overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive/ penalty i.e. @ ₹ 3500 per hour or part thereof.

Proposed Method			
Parcel Size (in MT):	39972		
Commodity:	C. Coal		
Parcel Commencement:	08-12-18 02:15		
Parcel Completion:	10-12-18 17.00		
Stay at Berth(Hr):	62.75		
HMC used	2		
HMC Engagement (in nos)	Actual Duration of Engagement (Simultaneous opn. Hr)	Norm Applied	Projected Qty. to be handled
2	28.50	22000	26125
1	30.75	15000	19219
Total Projected Qty (MT):	45344		
Actual Qty Handled (MT):	39972		
Less Qty (MT):	-5371.75		
Penal Hr w.r.t 1 HMC Norm:	8.59		
Penalty Amount (₹)*	31500		

N.B. Penalty/ incentive will be calculated considering 1 HMC Norm

(2). Geared vessel having multiple consignment / multiple parties' cargo operating with HMC:

In case of geared vessels having multiple consignment / multiple parties cargo use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the

Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable fore geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.

N.B:

(*) Total operation hour of the vessel = Date & Time of Completion of loading / discharge operation – Date & Time of commencement of loading / discharge operation – Stoppage times on Port Account (**)

(**) Stoppages on Port Account:

- e. Shifting / warping of vessel on Port Account.
- f. Inclement weather
- g. Breakdown of Cranes
- h. Stoppage of HMC due to operational reasons like passing of other HMC as per PPT requirement.

(*) In order to retrieve timestamp data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts (SOF) will be referred. In case of non-availability of required date from SOF, the data available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty.

1.2. Performance norms for Steel/ Break Bulk / Project Cargo handling conventionally:-

Cargo	Ship-day Productivity Norms (in MT)
HR Coil and other unit weight more than 5 T	6000
Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less)	2000
Project Cargo	1000

1.3. The incentive or penalty for Dry and Break Bulk or Project cargo handled at conventional berths:

- 1.3.1 Steamer Agents to submit the 'Vessel Planning' prior to berthing of the vessel.
- 1.3.2. The stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 59,830 tonnes of coking coal, the stipulated time of stay of vessel will be 103 hours i.e. $59830 \text{ tonnes} \div 14000 \text{ tonnes per day} \times 24 \text{ hours} = 102.56 \text{ hrs} = 103 \text{ hours}$.
- 1.3.3. The penalty of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- 1.3.4. If the stayal of vessel at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹. 7000/- (₹.3500*2) and vice versa in case of penalty.
If the stayal of vessel on account of stevedores at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹. 7000/- (₹.3500*2) and vice versa in case of penalty.
- 1.3.5. Methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels operated with multiple HMC and Geared vessels having multiple consignments / multiple parties at conventional berths.

1.3.5.1 Gearless vessels with Multiple HMC:

- 1.3.5.1.1. If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.
- 1.3.5.1.2. If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled will be divided by the norm applicable for 1 HMC to calculate less stay / overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive/ penalty i.e. @ ₹ 3500 per hour or part thereof.

- 1.3.5.2. Geared vessel having multiple consignment / multiple parties' cargo operating with HMC:

In case of geared vessels having consignment / multiple parties' cargo, use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable for geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.

Note:

(*) Total operation hour of the vessel = Date & Time of Completion of loading / discharge operation – Date & Time of commencement of loading / discharge operation – Stoppage times on Port Account / weather as under 1.3.6.

- 1.3.5.3. In order to retrieve data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts ((SOF) of the vessel will be referred. In case of non-availability of required date from SOF, the date available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty.

- 1.3.6. The period for which the vessel operation is affected due to the following limited port-related or weather- related issues will be deducted from the actual time of stay of vessel at berth for arriving the incentive/ penalty scheme for handling Dry and Break Bulk cargo at conventional berths:

- (a). Break down/ non-availability of cranes to be provided by Port at berth.
- (b). Rain and inclement weather as indicated in the Statement of Facts (SOF)
- (c). Foreign materials due to manual shifting of cargo to Mechanical Coal Handling Plant (MCHP)
- (d). Shifting of vessel on account of Port.
- (e). Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of Port. i.e. Pilot/ tug unavailability, and tidal conditions.
- (f). The time lost due to stoppage of work for any reasons other than the above (a). to (e). to be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board.

- 1.3.7. Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the Stevedores indent Port resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.

- 1.3.8. The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading / unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading / unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/ importer/

exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) till the ship gears is / are made operational.

- 1.3.9. In case the geared vessels engage HMC in loading / unloading operation to supplement the vessel gears for any reason, the productivity norm applicable to geared vessels to be considered as the productivity norms of such vessels.
- 1.3.10. In case of vessels using multiple HMCs to achieve better efficiency, the incentive / Penalty to be calculated as per the method of calculation prescribed under 1.3.5.
- 1.3.11. Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, PPT reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- 1.3.12. The above incentive/ penalty will not be applicable in respect of vessels operating at CQ-3 and IOB manually with vessel crane considering less wharf space and constraint in movement of IPT dumpers due to existing mechanized facilities.
- 1.3.13. PPT is review the productivity norms on quarterly basis and revise the same, if required, based on local conditions and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by Ministry.
- 1.3.14. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Fair Season and performance norms as specified at clause 1.2 in respect of Break Bulk cargo handled conventionally will be effective from 15 January 2017.
- 1.3.15. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Monsoon will be effective from 01 June 2017.
- 1.3.16. Stevedores are not engaged by Shippers/Exporters at mechanical berths i.e., CB 1, CB 2 and IOB for cargo loading operation, which are operated by PPT. As far as payments of charges are concerned, the Steamer Agents make payment towards vessel related charges and concerned Shippers / Exporters make payment towards cargo related charges. At these berths, the productivity mainly depends on the deballasting capacity of vessels, loading rate accepted by vessel, time taken for opening of hatches, number of hatch changes and draft checks etc. and therefore it is decided to pay / recover incentive / penalty from the Steamer Agents.

1.4. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Coal berths CB1 & CB2

1.4.1. Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No.	Activity	Norms
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de ballasting	
	(i). Panamax Vessel	Nil
	(ii).Handymax/Supramax	1 hour
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1

	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour

1.4.2 Performance norms for Average Loading Rate

Sl. No.	Vessel Type	Performance Norm (Tonnes per hour) Total Qty. Loaded / Time Taken (Berthing to Completion)
(a).	(i) Panamax vessel	3000
	(ii) Handymax/ Supramax Vessel	2500

1.4.3 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

		Norms
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.4.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.4.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.4.4. Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

		Norms	
		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr.	₹5,000/- per hour or part thereof
(b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	4 hr.	for less time taken for the above activities
(c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr 10 min (Loading clearance time) + 1 hr(draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr.	
(d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr 10 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	4 hr.	

Notes :

(i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.4.2 is achieved.

(ii). Incentive Scheme is not applicable for up-topping vessels.

1.5. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Coal Loading

1.5.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No.	Activity	Norms
	Loading Clearance time	
(a)	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches $X 2 + 1$
	(ii). Handymax/Supramax vessel	No. of hatches $X 2 + 1$
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	24000 TPD

1.5.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

	Norms
(a)	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.5.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

		Norms	
		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	2 hr.	Rs.5000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.	

Notes:

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.5.1(f) is achieved.

1.6. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Ore Loading

1.6.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norms
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for Trimming	4 hour
(f)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	30 minutes (0.50 hr)
(g)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000TPD

1.6.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

		Norms
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.6.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.6.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.
(d)	Levy of penalty for additional time taken for trimming in excess of time norm stipulated at 1.6.1 (e)	₹ 5,000/- per hour or part thereof

1.6.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

		Norms	
		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 1 hour (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 min	Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 30 minutes (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 min	

Notes:

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.6.1 (g) is achieved.

1.7. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Pellets Loading

1.7.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norms
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i).Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii).Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1
(d)	Time allowed for draft check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000 TPD

1.7.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

		Norms
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof

(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at I.7.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item I.7.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.7.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

		Norms	
		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance))	3 hr.	

Notes :

- (i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.7.1(f) is achieved.

1.8. Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf 1.8.1.

		Norms
a.	The penalty for non-evacuation of cargo from wharf after 4 hours from sailing of the vessel.	Rs. 3500/- per hour or part thereof.

”

10.2. The above said provisions shall come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall remain valid for a period of one year thereafter.

10.3. The validity of the existing Performance Norm based Incentive/ Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk and Project Cargo is deemed to have been extended by this Authority with effect from 01 October 2020 till such date, the revised new provisions come into force.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./34/2021-22]